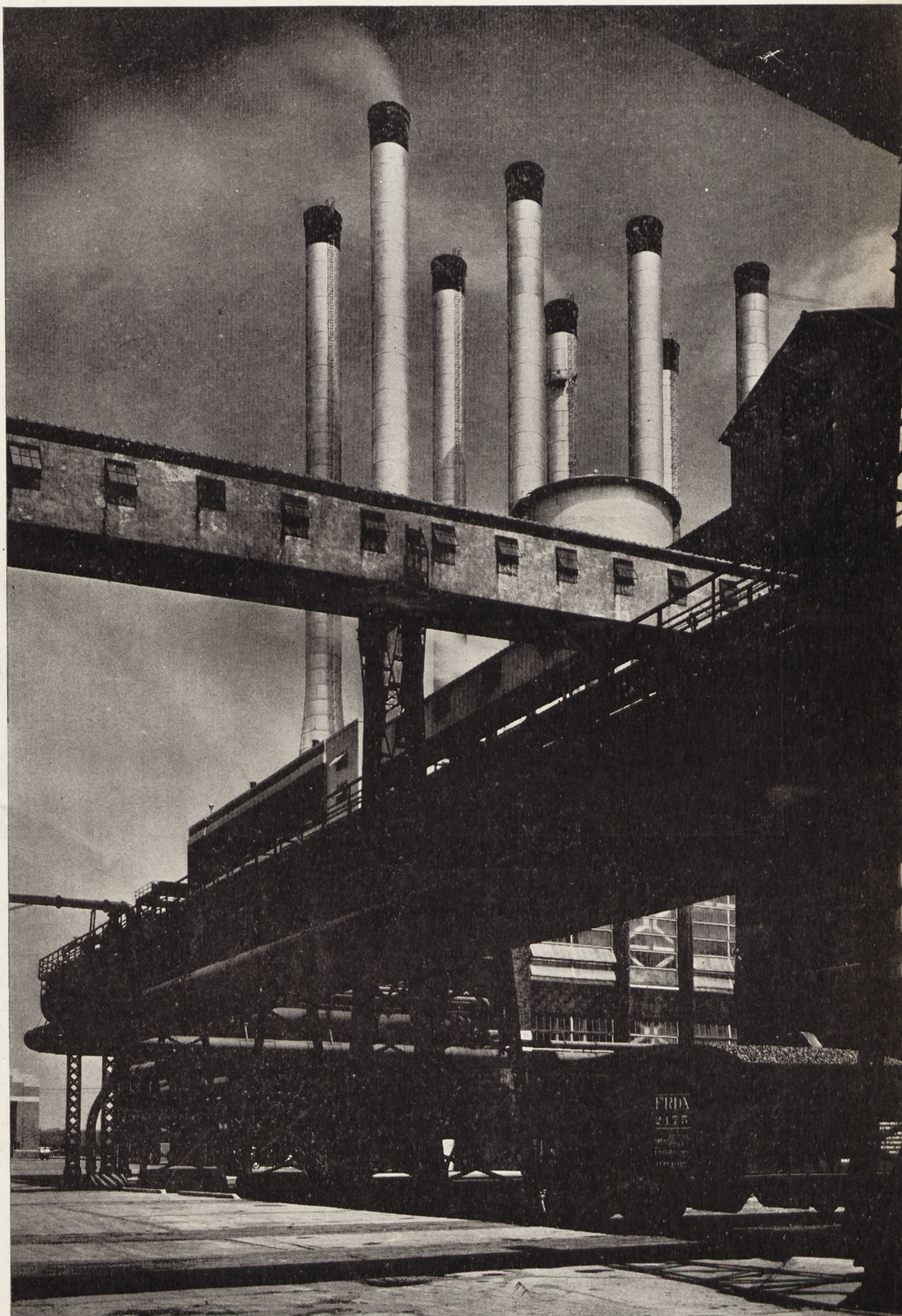
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



1937
LIPIEC

7

Cena 50 gr.

TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa   Lipiec 1937   Rok 2 (XIII) Nr. 7

PO RAIDZIE KRAJOZNAWCZYM

Już w przedmowie do regulaminu „Raidu Krajoznawczego“ Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu wyraził przekonanie, że regulamin raidu, komponowany w wyjątkowych warunkach bez żadnych niemal prób, i wzorów „dalekim jest od ideału i bynajmniej nie rości sobie pretensji do doskonałości”.

Raid był raczej eksperymentem na wielką skalę, z którego może z czasem wyłoni się — po dawnych doświadczeniach i wymianie poglądów na sposoby organizacji imprez tego rodzaju — inny typ doskonałej imprezy o charakterze turystycznym. I to będzie najistotniejszą zasługą raidu. Wyrażona w przedmowie do regulaminu a później w liście do wszystkich uczestników raidu prośba o nadsyłanie uwag krytycznych w sprawie regulaminu raidu i poszczególnych jego postanowień nie pozostała bez echa i to właśnie jest dowodem zainteresowania się imprezą, świadczy również, że jednak — pomijając różne braki — ma ona rację bytu i po udoskonaleniach może stać się gwoździem corocznego sezonu klubowego.

Odkładając z braku miejsca szczegółowe omówienie wszystkich otrzymanych listów do następnego numeru „Touringu“ podajemy tylko odgłosy rozmów przeprowadzonych z uczestnikami raidu, które ze względu na swój rewelacyjny charakter — nadają się do dyskusji na łamach miesięcznika. Dobrze byłoby gdyby następne listy w tej sprawie omawiały również i te zmiany jakie do regulaminu przyszłego raidu zostały dotąd zaproponowane.



Nagrody przeznaczone dla zawodników Raidu Krajoznawczego wystawione chwilowo na stacji obsługi Polskiego Fiata przy Placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie.

Szereg uczestników raidu wypowiadając się w zasadzie za dalszym utrzymaniem współczynnika krajoznawczego, wypowiada się jednak krytycznie o wadliwej jego konstrukcji pod każdym niemal względem. Z uwagi na ten temat wpływają następujące wnioski.

a) Czas zwiedzania winien być znacznie powiększony, chociażby kosztem ograniczenia ilości miejscowości godnych widzenia. Nie wystarcza — jak utrzymywał nasz rozmówca — kościołek we wsi by podnieść ją do godności miejscowości zasługującej na szczególną uwagę turysty, w każdej miejscowości godnej widzenia winien być

zorganizowany jeden punkt kontrolny, któryby pod żadnym pozorem nie udzielał meldunków o wyjeździe „awansem" — jak to niejednokrotnie miało miejsce w raidzie obecnym.

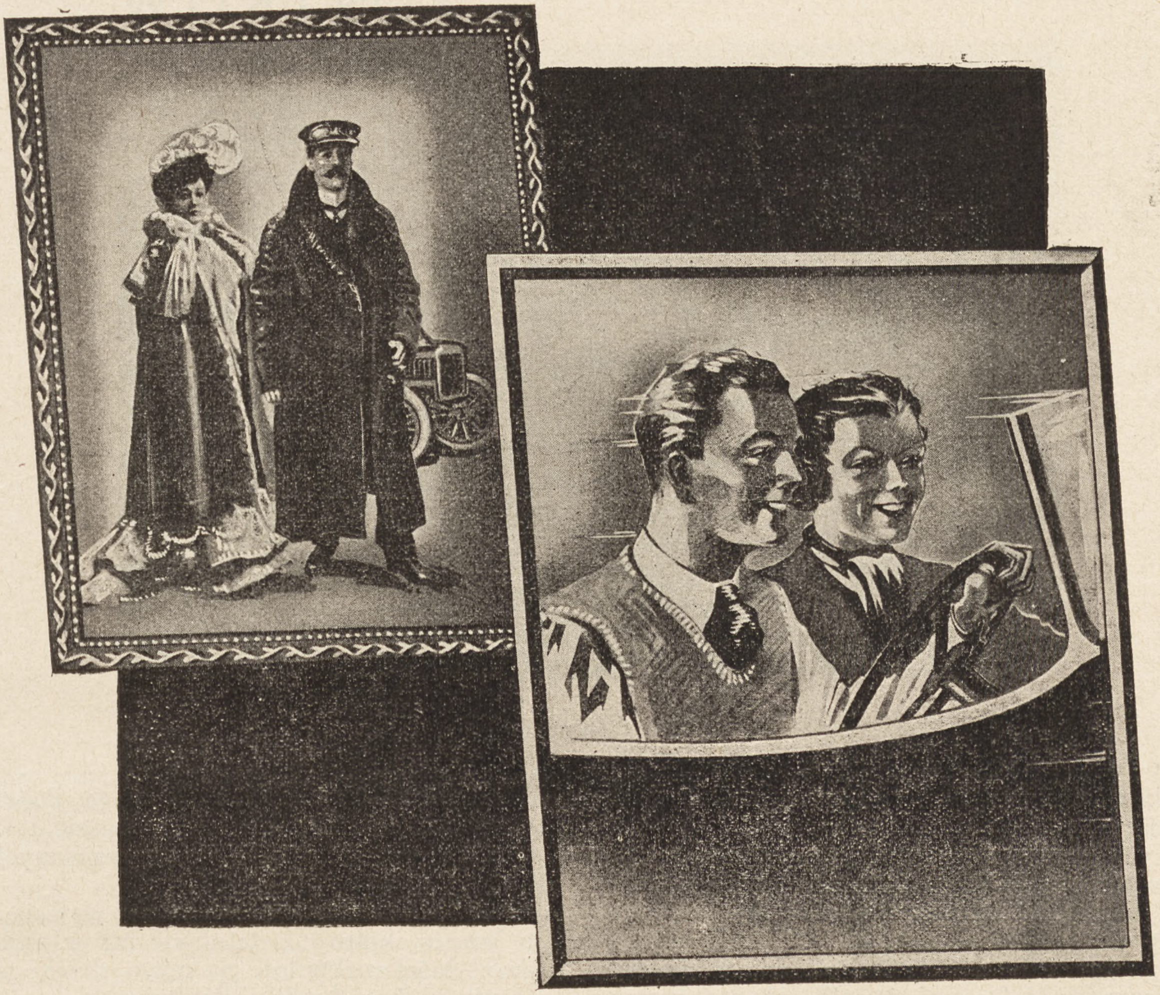
b) Zwiedzanie winno być ograniczone do godzin dziennych. Praktycznie organizacja raidu miałaby wyglądać w ten sposób, że mety regionalne byłyby otwarte jednolicie we wszystkich miastach wojewódzkich wieczorom i rano. Każdy uczestnik miałby bezwzględny obowiązek dojechania do jednej z met regionalnych na wypoczynek i dopiero nazajutrz rano mógłby startować dalej. Wyjątkowo tylko możnaby ewent. zezwolić na nocne przejazdy z jednych dzielnic kraju do drugich, jednak w czasie tych przejazdów uczestnik nie mógłby pracować na rzecz współczynnika krajoznawczego, a rozpocząć zwiedzanie dopiero nazajutrz po zameldowaniu się na następnej mecie;

c) współczynnik szybkości winien być znacznie zredukowany, a nawet w ogóle zniesiony. Nie ma bowiem — jak utrzymują niektórzy uczestnicy — potrzeby mianowania punktacji ogólnej i racji przeciętnej niższej od 40 kilometrów, gdyż w takich warunkach nawet słabsi uczestnicy muszą od chwili wyruszenia jechać bez przerwy, co ogranicza im swobodę ruchów i zwiedzanie oraz postoje w miejscowościach dla siebie dogodnych.

Poza tym kilku uczestników zwraca uwagę, że jednak nawet w obecnym ujęciu regulamin wyposaża w szereg różnych przywilejów posiadaczy wozów silnych i w ogóle uczestników jadących „na całego" i że zachodzi potrzeba przebudowy regulaminu w kierunku umożliwiającym słabszym uczestnikom skuteczniejszą walkę o nagrody przynajmniej wojewódzkie i lokalne.

Czas trwania raidu winien być ograniczony do 2 dni, niewielu bowiem uczestników może poświęcić aż trzy dni na udział w raidzie, a brak jakichkolwiek widoków zajęcia miejsca czołowego, zniechęca do udziału w raidzie. Wreszcie powinien być wprowadzony zakaz zabierania ze sobą na raid kierowców zawodowych, gdyż wobec postanowień § 3 regulaminu nie wszyscy uczestnicy biorą udział w jednakowych warunkach.

Streszczenie dalszych opinii uczestników raidu oraz uwagi kierownika raidu zamieścimy w następnym numerze „Touringu".



Automobilista na przestrzeni czasu.

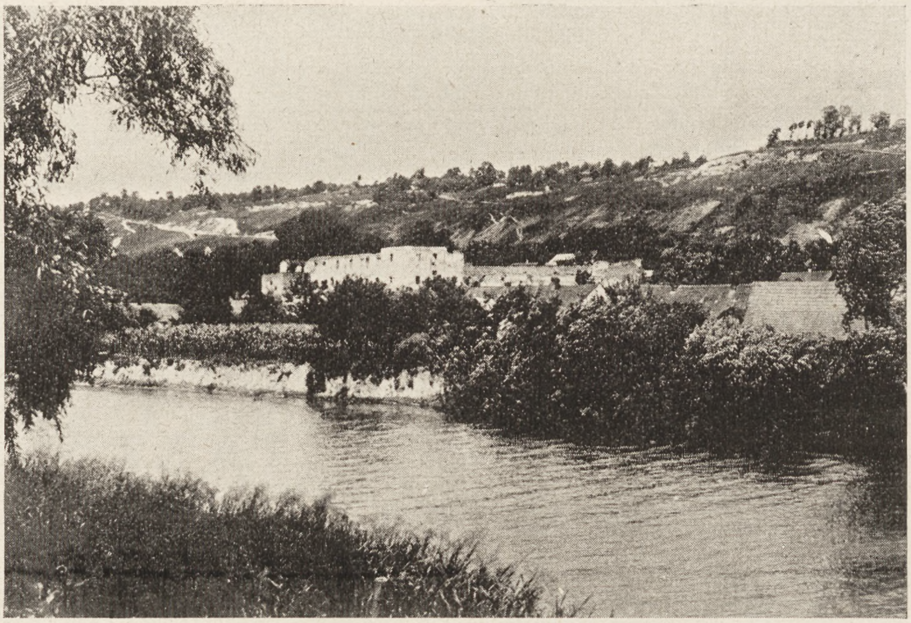
Od czasu pierwszych automobilistów wiele się zmieniło: ludzie, stroje, zapatrywania, samochody — tylko jedno pojęcie nie uległo zmianie: GARGOYLE MOBILOIL jest niezawodnym i niezrównanym olejem dla pojazdów mechanicznych. GARGOYLE MOBILOIL — to produkt kilkudziesięcioletniego doświadczenia, noszący zaszczytne miano „przodującego oleju świata".

GARGOYLE **Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY S. A.



CZORTKÓW

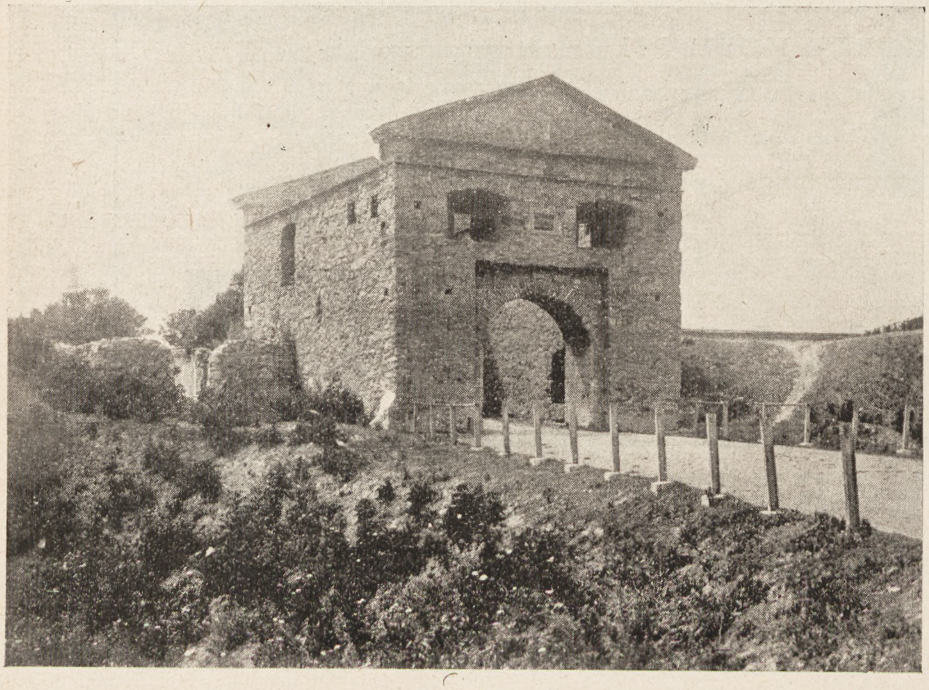


Czortków — Zamek.

Cała ogromna połać południowo-wschodniej części Polski to niewątpliwie jedna z najpiękniejszych tras turystycznych, szkoda tylko, że tak mało ogółowi znana i tak mało wyzyskana. Fakt jednak niezaprzeczalny, że kto w tamte strony raz zagości, powraca do nich już nie tylko w marzeniach, ale naprawdę co pewien czas, przypominając sobie życzliwych, gościnnych ludzi tam spotkanych... jedzie...

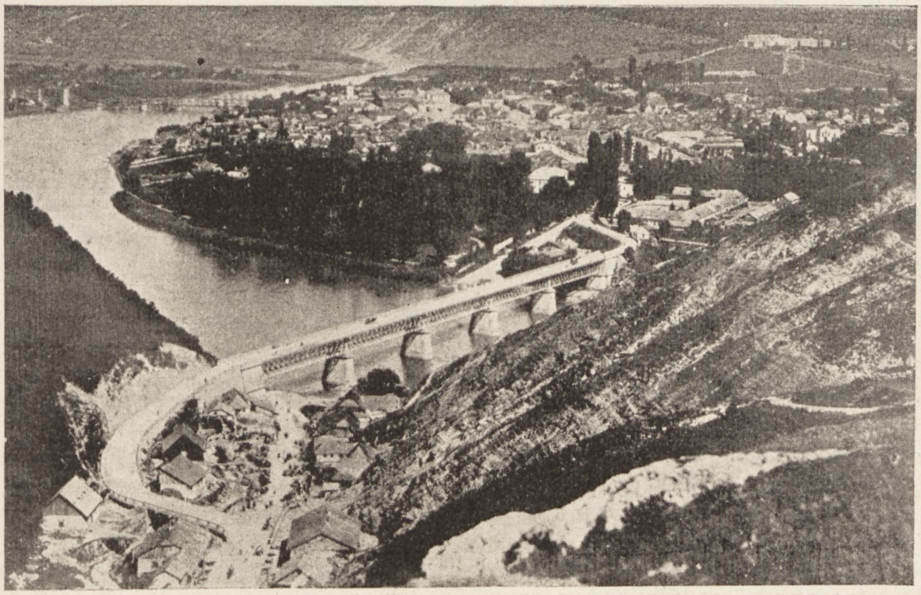
Lwów — Stanisławów to szlak dobrze znany chociaż by dlatego, że tędy prowadzi linia kolejowa łącząca nas z Rumunią, Węgrami i krajami bałkańskimi. Zapominamy jednak, że ten bardzo malowniczy zakątek pięknego Podola, począwszy od Tarnopola daje turyście i wspomnienia historyczne i wiele niezapomnianych przepysznych wrażeń.

Obrawszy Tarnopol za punkt wyjścia, a jest to miasto, które niewątpliwie już w najbliższej przyszłości rozkwitnie na nowo, dzięki wskrzeszeniu pięknej fundacji Baworowskich, obierzmy drogę na południe, gdzie najpierw w jarze Seretu spotykamy dawną pańską rezydencję Zaborowskich, Koniecpolskich, Sieniawskich, Lubomirskich, Potockich a ostatnio Rejów — miasteczko Mikulińce z pięknym kościołem barokowym, pochodzącym z XVIII w. i ruinami zamku z XVI w. Począwszy od Tarnopola co krok niemal spotykać będziemy cenne zabytki, dziś przeważnie w ruinie, które jednak wymownie opowiadają historię tych ziem. Były to przeważnie małe twierdze w których broniono się szczególnie w XVII w. przed najazdami tureckimi i tatarskimi. Sama przyroda sprzyjała obronie, przepiękne jary podolskie tworzą nie tylko malowniczy krajobraz, lecz począwszy od najdawniejszych czasów umożliwiały kresowemu rycerstwu bronienie pięknej ziemi w bohaterskich zmaganiach. Może od tych czasów ludność tu mieszkająca zachowała gorące umiłowanie i fanatyczne przywiązanie do skrawka choćby



Okopy św. Trójcy — Brama Kamieniecka.

ZALESZCZYKI



Zaleszczyki — widok ogólny

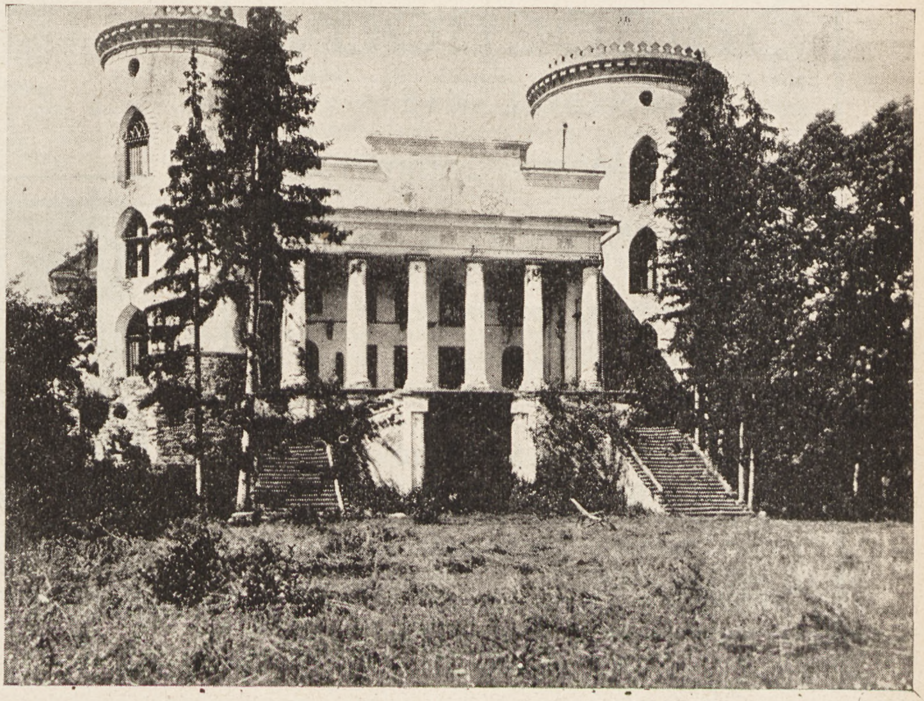
Podola, mimo rozliczne najazdy, napady, inwazje i b. zmienne koleje losu.

W głębokim jarze Seretu na plan pierwszy wysuwa się uroczo położone miasto Czortków. Otoczony szmaragdowymi „ściankami" które w jesieni mienią się bogactwem złota i rubinu, miasto jest niewątpliwie najpiękniejszym i najstaranniej utrzymanym na tym szlaku. Dzięki staraniom burmistrza, miasto uderza czystością, zadziwia skwerami, zieleńcami i kwietnikami ładnie utrzymanymi. Warto zboczyć w małą ulicę Orlicz-Dreszera i wjechać do miejskiego parku (jest to piękna fundacja poprzedniego burmistrza L. Nossa) skąd oczom naszym przedstawia się niebywale piękny widok. Nazywamy ten piękny wysoki brzeg Seretu „naszą riwierą" bez żartu, nie ma tu wprawdzie morza, ale za to balsamiczne powietrze i malowniczość terenu usprawiedliwia w zupełności tę nazwę.

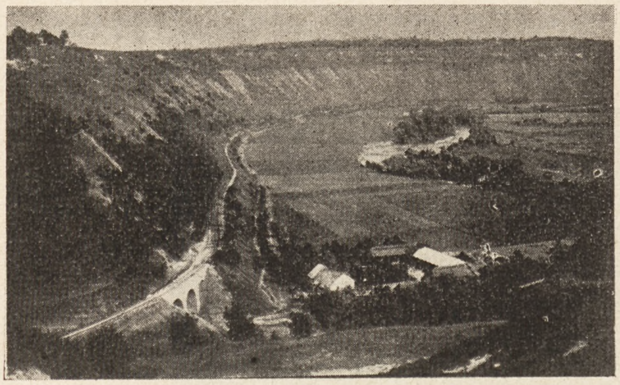
Ludzie tu zacni, słyną z gościnności to też miejmy nadzieję, że nowootwarty pensjonat pana Szolca zjedna sobie wnet miłych gości.

Mniej więcej w półtora godziny drogi od Czortkowa, przez cudny Czerwonogród dobrą szosą dostaniemy się do Zaleszczyk, znanych ogólnie ze swego wyjątkowo łagodnego klimatu jak i z obfitości morel. Nawiasem mówiąc wszystkie nasze podolskie miejscowości obfitują w mnóstwo smakowitych owoców a prym wiodą poziomki i maliny, które jesienią ustępują miejsca bogactwu jabłek i orzechów.

Z Zaleszczyk, gdzie zażyć można dowoli słońca na plaży i kąpieli w Dniestrze, warto skierować się na Mielnicę do Okopów św. Trójcy nie tylko ze względu na upamiętnienie tej miejscowości w „Nie-boskiej" Krasińskiego — ale nie mniej i ze względu na feeryczne wprost widoki. Droga wznosi się malowniczymi serpentynami ukazując wstęgę Dniestru w całej jego okazałości. Od Okopów mijamy w Wygo-



Czerwonogród — pałac



Czortków — Jar Seretu.



Holihrady — Sfinks podolski.

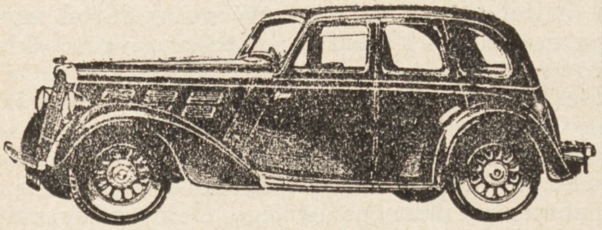
dzie słynny „Wał Trajana” nie pomijając Kudryniec i Krzywcza.

W powiecie zaleszczyckim o 6 km. od Kasperowiec leżą przepiękne Holihrady w której to miejscowości w odległości 1 km. na lewym brzegu Seretu znajdziemy osobliwość skalną, jest to tak zw. „Sfinks Podolski”. Częściowo bo „po szyję“ zanurzony w wodzie, głową przypomina swego sławnego kuzyna z pod piramid.

Szczególniej dla mieszkańców równinnych stron Polski ta połać naszej ziemi przedstawia się osobliwie interesująco, charakterystyczne jary pięknie zalesione, meandrowe drogi jakie tworzą Seret i Dniestr, dobre szosy a jeszcze lepsze serca ludzkie i gościnnie otwarte progi — oto atrakcje które nawet dla znudzonego turysty mają urok świeżości.

W tym roku P. T. K. urządza jesienią zjazd samochodowy do Zaleszczyk. A zatym stawmy się tam wszyscy licznie! Zaleszczyki święcić będą dorocznym zwyczajem w tym właśnie czasie „święto winobrania“.

Helena Porębska



Z ostatniej chwili...

Uzupełnienie do regulaminu Zjazdu Gwiaździstego do Gdyni

§ 13. Za każdą minutę spóźnienia na mecie w Gdyni (§ 7) dolicza się pół punkta karnego.

§ 16. p. 8. Firma Karpaty funduje sześć nagród, po dwie blaszanki olejów „Galkar-Lux“ każda dla 6-ciu pierwszych uczestników Zjazdu.

p. 9. Zdobywcy I-go, II-go i III-go miejsca każdej kategorii samochodów, podzielonych według litrażu (§ 13 punkt 3 a, b, c) otrzymują dodatkowe plakiety z napisem: „Zdobywcy I-go, II-go, III-go miejsca.



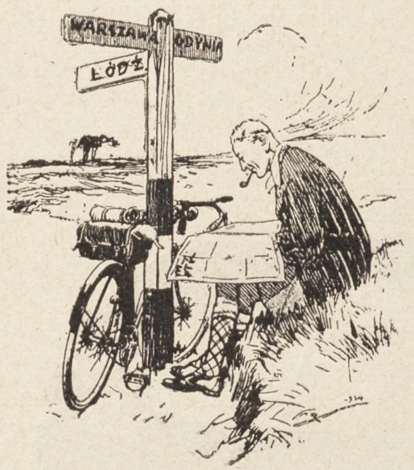
Film, który podbił Australię

W dwuch kinach w Melbourn i jednym w Sydney odbyła się przed kilku miesiącami premiera wielkiego filmu współczesnego pod dość banalnym tytułem „Uśmiech szczęścia".

Film ten, który dotychczas trzyma się na premierowych ekranach, a oprócz tego obiegł już połowę kin australijskich, ma niezwykle interesującą, choć zupełnie życiową treść, a intrygę opartą na tym, że jakiś młody człowiek, pragnący się ożenić daje anons do pism i znajduje młodą Mabel, dziewczynę, wprawdzie piękną, ale ubogą, z którą ani jego rodzina, ani stanowisko nie pozwala mu się ożenić. Trzeba trafu, że młody ten dziwak wygrywa połowę wielkiego losu australijskiej loterii liczbowej, a do podjęcia jej, jak również do dokonania zdjęć propagandowych, konieczne jest aby właściciele obu połówek zjawili się w urzędzie loteryjnym razem.

Połowę filmu wypełniają niesłychanie interesujące poszukiwania „drugiej połowy", w czem bierze żywy udział i zarząd Loterii i reporterzy sam „wybraniec fortuny" i sztab wywiadowców, każdy potrosze na własną rękę. Publiczność dowiaduje się w arcymistrzowsko podany sposób, że posiadaczką drugiej połówki jest właśnie odtrącona piękna Mabel, ale ona sama, urażona za odtrącenie swej ręki, choć uczestniczy również w poszukiwaniach, gmatwa je w przezabawny sposób. Intryga wyjaśnia się ale tylko na filmie i to w zupełnie nieoczekiwany, ale całkiem życiowy sposób. Natomiast publiczność australijska intryguje się od kilku miesięcy nadal, nie mogąc dociec czy „Uśmiech szczęścia" jest mistrzowskjm filmem propagandowym loterii australijskiej, czy też dziełem utalentowanego autora, działającego z pobudek bezinteresowno-artystycznych.

Sprawy dotąd nie wyjaśniono, choć faktem jest, że pomysł scenarzysty, który zastrzegł swe prawa autorskie we wszystkich krajach Europy, zakupiło już kilkanaście zarządów loteryjnych na całym świecie, oczywiście w celach nie tyle eksploatacyjnych, co propagandowych.



MAPA SAMOCHODOWA POLSKIEGO TOURING KLUBU NA ROK 1937/38

Mapa Polskiego Touring Klubu w świecie samochodowym znalazła pełne uznanie. Od wielu członków naszych otrzymujemy listy i ustne wyrazy podzięki, za sumienne wykonanie, obfitość materiału i estetyczny wygląd mapy. Nie mogąc jednak polegać na tych zapewnieniach, które zawsze mogą być wyrazem uprzejmości ze strony kolegów klubowych, udaję się do składu głównego map t. j. do Samopomocy Inwalidzkiej, która podjęła się zaopatrzyć rynek księgarski w nasze mapy. Nie bez tremy myślę co tam usłyszę.

— „O dobroci mapy sądzić należy z tempa w jakim się ona sprzedaje" — tak sobie myślę po drodze — to będzie jedyny i niezawodny sprawdzian. Pochwałami nikt jeszcze syty nie był.

Przyjmuje mnie p. Olszewski kierownik dużego jak na nasze stosunki i to wysoko wyspecjalizowanego przedsiębiorstwa. Pytam go nie śmiało jak idzie ze sprzedażą?

— Doskonale — jeszcze nie było wypadku, by ktoś nam zwrócił mapę, gdy ją klijentowi sprezentujemy.

— Czy Pan nie żartuje przypadkiem? — pytam.

— Ależ naprawdę zapewniam pana, że dziennie sprzedajemy do 50 sztuk u nas w sklepie,



Pierwsze głosy Prasy przychylnie odzywające się o mapie P. T. K.

nie mówiąc o ekspedycji komisowej na prowincję. Szczególnie dużo map bierze Łódź i Górny Śląsk.

— Właśnie chciałem o to zapytać — jak rozpowszechnia się mapa na prowincji, gdyż i my w Klubie mieliśmy zapytania od księgarzy i powiem Panu prawdę, że sądziłem o niedostatecznym zasilaniu księgarzy mapami. Jak więc się z tym sprawa przedstawia?

— Bardzo prosto, w ciągu dwu tygodni z dostarczonych nam pierwszych 3000 egzemplarzy, prawie nic nie pozostało. Poprostu introligator nie nadążył oprawiać i broszurować, przecież to cała księga, czy wie pan ile to waży?

— Nie interesowałem się wagą, przecież to nie jest kryterium dobroci.

— Tak, ale my się interesujemy, bo transport a nawet wysyłka pocztą pojedyńczych egzemplarzy jest dość kosztowna. Egzemplarz bez koperty waży 250 gr., a mapa naklejona na płótnie jeszcze o 100 gramów więcej.

— Ma pan już podklejone? A ile kosztują?

— Te sprzedajemy po 12 zł.

— I są na to klijenci?

— Proszę pana ja bym nie ryzykował, a jednak na pierwszy ogień kazałem podkleić 300 sztuk. Włożyliśmy w to kawał grosza.

— Istotnie, mapa podklejona na płótnie jest znacznie trwalsza i wygodniejsza — potwierdzam, podziwiając staranne wykonanie roboty introligatorskiej, lecz mam tu coś nowego. Sprowadziliśmy egzemplarz mapy angielskiej. Mówiąc to, wyciągam mapnik z dermatoidu z szybką celuloidową i pokazuję mapę Anglii, pociętą na kwadraty. — Co pan o tem sądzi pytam?

— Doskonała rzecz, możemy to samo zrobić, czy może mi pan zostawić ten wzór; za parę dni doręczę panu podobny egzemplarz.

— Z miłą chęcią. Wydaje mi się, że dla niektórych automobilistów ten rodzaj mapy będzie więcej odpowiadał. Przygotowawszy sobie potrzebne ćwiartki na określoną trasę, nie potrzebują mapy zginać, brudzić palcami najczęściej tłustymi i co najważniejsze taka mapa może sobie tkwić w kieszeni drzwiczek samochodowych, czy nawet leżeć na siedzeniu i nic się jej nie stanie.

— Ależ naturalnie, klijenteli trzeba dogodzić i podsuwać nowości. Mam nadzieję, że uda nam się tak tanio skalkulować mapnik, by znaleść cenę pośrednią. Mielibyśmy więc mapę bro-



Fragment mapy P. T. K. wykonanej w czterech kolorach z okolic Gdyni w czterokrotnym zmniejszeniu.



Nowozaprojektowany mapnik z mapą pociętą na ćwiartki, naklejoną na sztywny karton na wzór angielski. Mapnik z szybką celuloidową i ciętą mapą jest już do nabycia w Samopomocy Inwalidzkiej. Cena mapnika z mapką Zł. 8.

szurowaną za 4,50, podklejoną na płótnie za 12 złotych i jeszcze za cenę jakąś pośrednią mapę ciętą z mapnikiem.

— To mi naprawdę imponuje. Czy będzie mi pan mógł dać jeszcze przed zamknięciem numeru dane odnoszące się do ceny mapy z mapnikiem, chciałbym bowiem dać wzmiankę w naszym miesięczniku.

— Napewno.

— Wobec tego dam ten mapnik do reprodukcji, by nasi czytelnicy dowiedzieli się już w następnym numerze o tej nowości i jak ona wygląda. A jak przedstawia się sprawa sprzedaży map zagranicą, czy panowie robili już jakie kroki w tym kierunku?

— Naturalnie, zaraz od pierwszych dni, gdy dostaliśmy mapę. Francja, Niemcy, Czechosłowacja, lecz głównie i najwięcej Szwajcaria otrzymały od nas pokaźne ilości map. Poza tym zaopatrzyliśmy w mapy punkty graniczne, gdyż tam w tamtejszych i to nieraz małych księgarenkach najbliżej położonych urzędów celnych, nabywają goście zagraniczni polską mapę.

Podziękowawszy panu Olszewskiemu za staranną obsługę polskiego rynku opuściłem miły lokal Samopomocy Inwalidzkiej, myśląc teraz nie bez obawy, czy nasz niewielki nakład na długo starczy.

J. R.

CZY DOCHÓD SPOŁECZNY JEST ROZWOJU

Jedną z modnych nauk stała się w ostatnich czasach statystyka. Przy jej pomocy, w szczególności gdy chodzi o zagadnienia ekonomiczne, odpowiednio żonglując cyframi dojść można nieraz do kapitalnych lub wprost paradoksalnych rezultatów. Przez pewien czas amerykanie zachwycali się statystyką, aż wreszcie nazwali ją „kłamstwem dzisiejszego stopnia".

Tak naturalnie nie jest, powiedzenie to jest anegdotyczne, a chodzi w tym wypadku nie tyle o samą statystykę jako taką, ale o t. zw. umiejętne jej stosowanie i wyciąganie wniosków. Po amerykanach przyszła kolej na Rosję Sowiecką. Nieumiejętne lub też wprost celowe wyciąganie błędnych wniosków stało się tam wprost regułą. Literatura humorystyczna roi się wprost od anegdotek na temat „statystyki stosowanej". Przypomnę tylko jedną:

„Towarzysze, na początku piatiletki posiadaliśmy 10.000 samochodów, obecnie posiadamy ich już 300.000, a za lat 5 będziemy mieli 3.000.000; spójrzcie przez okno: widzicie tych dwóch żebraków, pięć lat temu stał tam tylko jeden, a za lat pięć będzie ich tam tysiące".

A jednak takie zastosowanie statystyki da się może najlepiej dopasować (przynajmniej w Rosji) do rozwoju motoryzacji. Trudno jest chyba mówić o wzroście zamożności obywateli, a mimo to ilość kursujących samochodów w Z. S. S. R. wzrasta. Niezawodnie niesłusznym było by stosowanie tej samej miarki do państw żyjących normalnie, samochody bowiem nie są w Rosji własnością prywatną i wzrost taboru dotyczy przeważnie samochodów przemysłowych.

Jednakże obliczenia możliwości zmotoryzowania danego kraju przy wyjściu jako z założenia z dochodów poszczególnych obywateli nigdzie nie doprowadziło do przewidywań, które by się sprawdziły.

W krajach więc gdzie motoryzacja rozwija się normalnie dawno już ten sposób prorokowania zarzucono, uznawszy, że na rozwój motoryzacji wpływa znacznie więcej i to przeróżnych czynników.

Jeszcze kilka lat temu liczono w Stanach Zjednoczonych, iż jeden samochód posiadać może rodzina, minimum zarobków której wynosi 1.000 dol. rocznie.

Przeprowadzone w latach 1935 i 1936 przez departament handlowy studia i badania dały wprost rewelacyjne wyniki. Zestawiając bowiem zebrane w różnych środowiskach we wszystkich Stanach dane otrzymano następujące cyfry:

Jak z powyższej tablicy widać na pięciuset właścicieli samochodów 151 — czyli około 30% posiada dochód mniejszy niż 1.000 dol. rocznie. Prócz tego na 1.000 rodzin nieco więcej niż połowa posiada własny samochód. Podobnie

MIARODAJNYM MIERNIKIEM MOTORYZACJI

przedstawia się sytuacja we Francji, gdzie badania wykazały, iż ilość zarejestrowanych wozów osobowych znacznie przekracza ilość podatników, dochód których upoważniał by (że się tak wyrażę) do posiadania wozu.

W Anglii w roku 1929 Związek Przemysłowców Samochodowych obliczał możliwości rynkowe na 878.000 — 950.000 sztuk wozów osobowych, uważając jako minimum zarobków rocznych dozwalających na zakup samochodu 400 Ł. Ponieważ jednak ilość nowych rejestracji i ilościowy stan taboru stale wzrastały A. E. Fearearycar w roku 1933 podniósł w swych obliczeniach możliwości rynku o 25% — doliczając w przybliżeniu samochody używane do celów handlowych.

I ta jednak poprawka nie pomogła. Mimo wszelkich proroctw o nasyceniu rynku fabryki zwiększyły produkcję i wyprzedały ją. Postawiono więc inną formułę: minimum zarobków Ł 275 rocznie (patrz „The Autocar" Nr. 2122/3 lipiec, artykuł E. C. Lestar'a p. t. „Going Up?"). Wreszcie „The Economist" w sprawozdaniu o zamknięciu roku samochodowego 1935/36 (koniec września) wykazawszy wzrost rejestracji i taboru wozów osobowych ponad wszelkie oczekiwania stwierdził, iż nie jest możliwym określenie związku pomiędzy zarobkami a ilością kursujących samochodów osobowych.

Podobnie w Niemczech, gdzie od roku 1932/33 spadająca silnie w dół krzywda nowych rejestracji stale wzrasta, nie silą się nawet na ustalenie związku pomiędzy rocznymi zarobkami a ilością kursujących wozów. Przepowiadano tam nasycenie rynku na rok 1935 lub 1936 wychodząc z założenia minimum zarobków rocznych około 7.200 RM. Praktyka wykazała jednak, iż obecnie w Niemczech posiadają i używają samochody ludzie, którzy cztery lata temu uważali to ze względów finansowych za nieziszczalne marzenie. Suma zaś nowych reje-

TABLICA I

Na 1.000 rodzin.

O DOCHODZIE ROCZNYM W DOLARACH	ILOŚĆ RODZIN	ILOŚĆ WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW	ILOŚĆ WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW w %
nie podano	41	11,5	28,1
poniżej 1.000	436,2	139,7	32,0
od 1.000 — 2.000	332,5	206,8	61,2
od 2.000 — 3.000	114,5	85,1	74,3
od 3.000 — 4.000	37,7	30,8	81,7
od 4.000 — 5.000	19,0	16,0	84,1
od 5.000 — 6.000	7,5	6,5	87,4
od 6.000 — 7.000	4,6	4,1	89,2
ponad 7.000	7,0	6,3	90,5
Łącznie	1.000	508,8	50,4

stracji samochodów osobowych w Niemczech w roku 1936 (213.000 sztuk) nie da się wytłomaczyć wzrostem koniunktury gospodarczej ani wzrostem zarobków. Nie tłomaczy tego również spadek cen jednostkowych na samochody.

Niezawodnie pewną rolę odgrywa zakup wozów używanych, można by jednak temu twierdzeniu przeciwstawić koszty utrzymania wozu, przeważnie dla samochodów używanych większe.

Wystarczy rzucić okiem na poniższą tablicę, aby zdać sobie sprawę o niemożności ustalenia rachunkowo choćby przypuszczalnego związku pomiędzy zarobkami a ilością zakupywanych wozów.

Zarobki przecież w Niemczech nie wzrosły silniej niż w Anglii, gdy tymczasem wzrost innych rejestracji był tam znacznie silniejszy. Okres życia wozu w Niemczech nie jest również znacznie krótszy niż Anglii lub Ameryce.

Podając powyższe porównanie chcę tylko zwrócić uwagę na to, iż bardzo wiele czynników, przeważnie dla każdego społeczeństwa innych, materialnych lub psychologicznych ma wpływ decydujący na rozwój motoryzacji danego kraju wozami osobowymi.

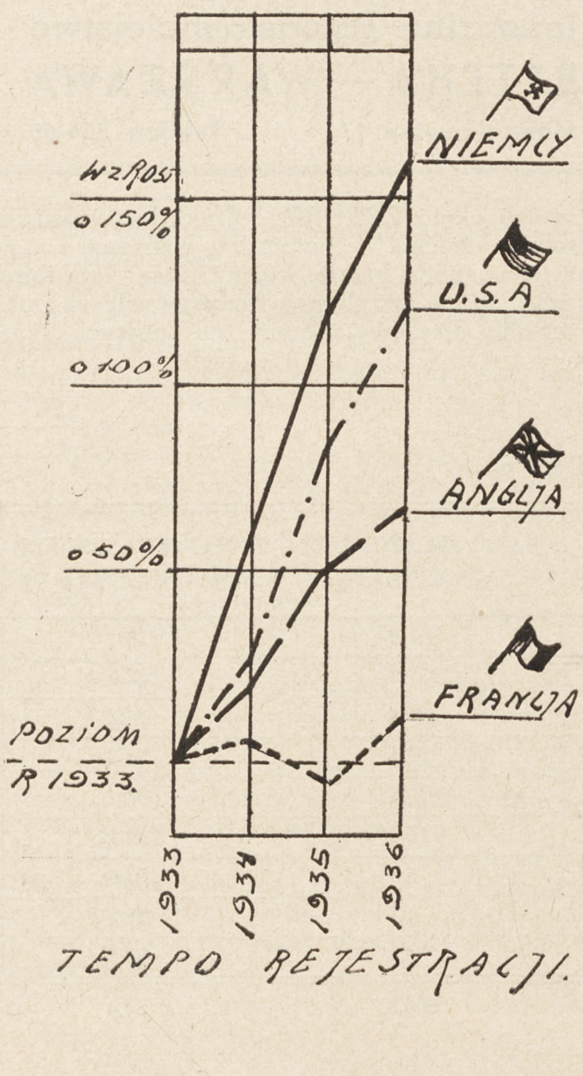
Nie łatwo przecież będzie choćby tu wytrawnym ekonomistom wytłomaczyć wychodząc z zarobków ludności dlaczego:

TABLICA II

Nowe rejestracje wozów osobowych w 4-ch zmotoryzowanych państwach świata.

LATA	U. S. A.		ANGLIA		NIEMCY		FRANCJA	
	W sztukach	w %	W sztukach	w %	W sztukach	w %	W sztukach	w %
1933	1.500.000	100	184.000	100	82.000	100	148.000	100
1934	1.890.000	126	220.000	120	131.000	160	153.000	103
1935	2.750.000	183	272.000	147	180.000	220	141.000	95
1936	3.300.000	220	296.000	161	213.000	260	162.000	110

(Cyfry zaokrąglone)



w Ameryce na 1 samoch. osob. wypada 5,6 osób
w Kanadzie „ „ „ „ 10,9 „
we Francji „ „ „ „ 24,5 „
w Anglii „ „ „ „ 30,6 „
w Danii „ „ „ „ 40 „
w Niemczech „ „ „ „ 80 „

i t. d. na koniec 1935 r., w szczególności o ile te „spółczynniki napełnienia" porównamy z odpowiednimi liczbami np. z roku 1932 lub też z roku 1937.

Nie czuję się powołanym do proroctw i przepowiedni, chciałbym tylko by te kilka dość luźnych spostrzeżeń zwróciło uwagę na pochopność obliczania rynku zbytu, będącego funkcją wielu niewiadomych w oparciu o tylko jedną, wyniki bowiem zarówno w dodatnim jak i ujemnym mogą być przeważnie błędne.

Kazimierz Podhorski-Okołów, inż. dypl.

Wrażenia po raidzie do Spały

Imprezy urządzane przez Polski Touring Klub mają ściśle biorąc nie tylko charakter turystyczno-sportowy, jak zwykłe raidy. P. T. K. pragnie związać w wspólnych wycieczkach „rodzinę sportowców" węzłami towarzyskimi. Inicjatywa nader szczęśliwa znalazła swój pierwszy wyraz w raidzie spalskim. Nie będę tym razem omawiać strony technicznej, uczynili to bowiem znawcy w prasie fachowej lub sympatycy przez radio czy w pismach codziennych, chodzi mi o tę stronę drugą.

Czy raid byl również miłą rozrywką towarzyską? Bez wątpienia — tak.

Aby być ścisłym, należałoby rozpocząć nie od chwili startu, lecz od momentu, gdy się raid właściwie skończył, to jest od chwili znalezienia się w Tomaszowie Mazowieckim. Przyznaję się, że przyjęcie jakiego tam doznaliśmy miało charakter czegoś graniczącego z najlepiej pojętą propagandą jak i najmilszej pogawędki na nie banalne tematy, do jakiej tęskni niewątpliwie człowiek znużony klekotem codzienności dużego miasta. Prezydent m. Tomaszowa pan Antoni Rączaszek, czarujący człowiek osobistym urokiem sprawił, że uczestnicy uważali wycieczkę do „Niebieskich Źródeł" za najmilszą rozrywkę, jakąś „przygodę w nieznanym". Piszę w „nieznanym" gdyż zapewne nie wielu Warszawian wie o tej ciekawostce geologiczno-krajoznawczej. Istotnie bowiem jak do dziś, nie zostało wyjaśnione zielono-błękitne zabarwienie tych licznie bijących źródełek. Przypominam sobie, że w pewnych miejscach dno rzeki Izonzo ma też takie zabarwienie a „biegli w piśmie" geologowie nie umieli mi również wyjaśnić tego feerycznego zjawiska.

Sądzę, że gdybyśmy mieli w różnych zakątkach kraju takich gorliwych a tak umiejętnych propagatorów piękności rodzimych, jakim poszczycić się może Tomaszów Mazowiecki w osobie Prezydenta miasta pana A. Rączaszka bardzo chętnie „zawołani automobiliści" zbaczaliby w boczne drogi od głównego szlaku raidowego by podziwiać osobliwości naszego kraju, niesłusznie pomijane w pośpiechu.

Że sportsmeni mogą być miłymi „causeurami" miałam okazję przekonać się nie tylko na szlaku gorącej Afryki, ale również na wspólnym obiedzie spożytym w Tomaszowie. W swoich przemówieniach, pp. Komandor raidu dyrektor M. Soroko, inż. Gorzelański i prezes P. T. K. p. wiceminister Świtalski podkreślili, że pierwszy ten raid zapoczątkował miłe i niefrasobliwe współżycie „weekendowych rodzin" nie związanych żadną oficjalnością, a już każdego za serce chwycił improwizatorski pełen humoru talent poetycki p. dyr. Filipka.



Plakieta pamiątkowa ze Zjazdu do Spały.

Wracaliśmy do Warszawy w tak niefrasobliwym i pogodnym nastroju, że nawet sroga ulewa nie zepsuła wrażenia. Jestem pewna, że raid gwiaździsty do Gdyni pozwoli wszystkim znowu obaczyć się w tak samo miłym zespole i nastroju, tym razem na szlaku: Warszawa — Gdynia.

Uczestniczka



Przypominamy naszym członkom!!!

Dnia 14 i 15 sierpnia odbędzie się wycieczka Touring Klubu do Augustowa.

WYCIECZKI TURYSTYCZNE



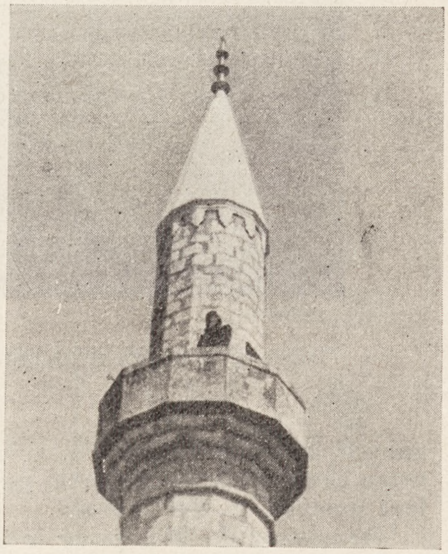
W Jugosławii na statku.

Polski Touring Klub stara się o danie okazji swym członkom do wycieczek zagranicznych po możliwie niskiej cenie. Całą serję takich wycieczek organizujemy obecnie do Jugosławii. Uczestnicy wycieczek a nasi członkowie mają ten plus, że otrzymują jako zrzeszeni, paszporty ulgowe. Trasa wycieczki w autokarach jest tak obrana, by zobaczyć obce kraje od najciekawszej strony. Podróż samochodem czy autokarem ma tę wyższość nad podróżami koleją, że widzi się znacznie więcej i znacznie lepiej przepiękne okolice, które dla podróżnika koleją przestają być ciekawe z chwilą gdy niema miejsc przy oknie. Zresztą większość pociągów pośpiesznych odbywa podróże nocą, podróżny nic więc nie widzi, przenosi się z jednego kraju do drugiego przesypiając najciekawsze partje.

Członkowie nasi, którzy wybiorą się w tę ciekawą podróż, mogą się dowolnie urządzić na miejscu i albo mieszkać w hotelach, przygotowanych przez Tow. Wagons Lits albo zamieszkać u znajomych czy też w droższych pensjonatach i willach. Obowiązująca jest jedynie wspólna jazda do Crikvenice i powrót z tego punktu.

Polski Touring Klub, przyjmuje zapisy pobierając opłatę wyłącznie na wyrobienie ulgowego paszportu. Wszelkie inne wydatki opłaca reflektant bezpośrednio w biurze Wagons Lits według poniżej załączonego wyjaśnienia.

Dokumenty niezbędne do wyrobienia ulgowego paszportu, podajemy poniżej. Maksimum zgłoszeń, które możemy przyjąć, obliczono na 50 osób, dla każdej wycieczki. Z zapisami należy więc się spieszyć. Terminy pierwszej wycieczki podaliśmy przez Radio i przez prasę codzienną.



Meczet z Muzeinem.

Dnia 14 i 15 sierpnia wycieczka członków P. T. K. do Augustowa



Wycieczka w Budapeszcie.

NAD ADRIATYK

PROGRAM

wycieczki kolejowo-autokarowej do Jugosławii (16 dni nad morzem) – 15.VII – 9. VIII

(koleją na trasie Zebrzydowice — Wiedeń — Zebrzydowice, pozatym autokarami)

15 lipiec. Katowice — Odjazd o godz. 22.03.

16 lipiec. Wien Ost. — przyjazd o godzinie 6.30. Przewiezienie do hotelu. Śniadanie. Godzina 10—13 zwiedzenie miasta autokarami wg. programu. Obiad, kolacja.

17 lipiec. Po śniadaniu odjazd wycieczki autokarami przez Semmering-Bruck a. d. M. do Grazu, gdzie obiad. Zwiedzenie miasta i przejazd do Marburga. Ulokowanie P. T. Uczestników w hotelu. Kolacja.

18 lipiec. Po śniadaniu wyjazd przez Celje-Ljublanę do Postumii, gdzie obiad i zwiedzenie słynnej groty stalaktytowej (Adelsberger Grotte). Następnie przejazd przez Abbazję do Crikvenicy.

Od dnia 19 lipca do 4 sierpnia pobyt wypoczynkowy w Crikvenicy.

4 sierpień. Wyjazd z Crikvenicy przez Karlovac, gdzie obiad, do Zagrzebia. Ulokowanie P. T. Uczestników w hotelu. Zwiedzenie miasta. Kolacja.

5 sierpień. Po śniadaniu wyjazd przez Varasdin-Nagykanizsa do Keszthely, gdzie obiad. Po przerwie obiadowej przejazd wzdłuż jeziora Balaton (Węgierskie Morze) do Budapesztu. Ulokowanie P. T. Uczestników w hotelu. Kolacja.

6 sierpień. Po śniadaniu, zwiedzanie autokarami miasta, wg. programu. Obiad w hotelu. Popołudnie wolne do dyspozycji. Kolacja w hotelu.

7 sierpień. Sniadanie. Przedpołudnie wolne. Po obiedzie wyjazd autokarami do Wiednia. Ulokowanie P. T. Uczestników w hotelu. Kolacja.

8 sierpień. Dzień wolny do dyspozycji P. T. Uczestników. Sniadanie—obiad—kolacja w hotelu. Wyjazd z Wiednia o godz. 23.15 (Ostbh).

9 sierpień. Katowice — przyjazd o g. 8.06.



Crikvenica.

Cena wycieczki obejmuje już także opłatę wstępu i przewodnika w Grocie Postumii, zwiedzenie Wiednia i Budapesztu.

Cena hotelu i utrzymania przez 16 dni pobytu w Crikvenicy wynosi zł. 175.— dodatkowo.

Dopłata do pokoju pojedyńczego na czas pobytu w Crikvenicy zł. 50.—

Dopłata za kolej w kl. II wynosi zł. 35.—

Opłata za paszport wraz z kosztami wiz wynosi zł. 100.—, (dla członków P. T. K. zł. 50.— + 15 zł. za stempel).

W związku z obowiązującymi przepisami kompensacyjnymi i dewizowymi, każdy z P. T. Uczestników, zobowiązany jest do wykupienia dynarów kompensacyjnych za minimum zł. 250.-, (maksimum zł. 700.—), o ile opłaca u nas koszty pobytu w Crikvenicy, a za minimum zł. 400.—, (maksimum zł. 900.—), o ile nie opłaca u nas kosztów pobytu w Crikvenicy.

Cena udziału w wycieczce wynosi zł. 325 i obejmuje: przejazdy kolejowe w kl. III poc. posp. Zebrzydowice — Wiedeń—Zebrzydowice, oraz przejazdy autokarem na całej trasie podg. powyższego programu od Wiednia i spowrotem do Wiednia, hotel i pełne utrzymanie we Wiedniu, w Budapeszcie i w czasie całego trwania wycieczki, z wyłączeniem kosztów hotelu i utrzymania w ciągu 16-dniowego pobytu w Jugosławii.



Uczestnicy wycieczki przy swym autobusie.



Waluty na osobiste wydatki: Każdy uczestnik ma prawo wykupić za naszym pośrednictwem: szyl. austr. 25.—, pengö węg. 25.—

Dla wyrobienia paszportu prosimy dostarczyć następujące dokumenty: a) dowód osobisty z poświadczonym obywatelstwem lub stary paszport zagraniczny, b) zezwolenie Starostwa na wyjazd zagranicę, c) mężczyżni dokumenty wojskowe, oficerowie rezerwy zezwolenie P. K. U., d) dwie fotografie.

Następne wycieczki o identycznym programie odbędą się w następujących terminach: 31.VII—25.VIII; 16.VIII—8.IX; 30.VIII—24.IX; 15.IX—10.X; 1.X—26.X.

Przy zapisie należy złożyć zadatek zł. 100.— (50 zł. w P.T.K. na paszport, oraz zł. 50 w Tow. Wagons-Lits).

Ilość miejsc ograniczona.

Wycieczka jest organizowana na warunkach wymienionych na biletach.

ULGI DLA TURYSTÓW

Wyjazdy do Bułgarii, Jugosławii, Węgier, Rumunii i Włoch

Komisja Dewizowa okólnikiem Nr. 45, zmienionym uchwałą z dn. 23/VI 1937 r., upoważniła generalnie — aż do odwołania:

I. — a) Bank Polska Kasa Opieki w Warszawie do sprzedaży i udzielania zezwoleń na wywóz osobom, mającym miejsce zamieszkania w kraju i legitymującym się paszportami zagranicznymi, ważnymi, na wyjazd do Bułgarii, Jugosławii lub Węgier, środków płatniczych w postaci akredytywy lub czeku turystycznego, wystawionego przez P. K. O. i płatniczego w kraju, do którego następuje wyjazd, z należności Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, dla każdej wyjeżdżającej osoby i na 4 tygodnie zadeklarowanego we wniosku pobytu według norm następujących:

przy wyjeździe do Bułgarii — w lewach do równowartości zł 500 przy wyjazdach indywidualnych, do równowartości zaś zł. 300 — przy wyjazdach na podstawie paszportów zbiorowych;

do Jugosławi — w dinarach do równowartości zł. 750 przy wyjazdach indywidualnych, do równowartości zaś zł. 500 — przy wyjazdach na podstawie paszportów zbiorowych;

do Węgier — w pengö do równowartości zł. 750 przy wyjazdach indywidualnych, do równowartości zaś zł. 500 — przy wyjazdach na podstawie paszportów zbiorowych.

Przy wyjazdach do powyższych krajów na okres krótszy niż 4 tygodnie może być sprzedana tylko kwota odpowiednio niższa, obliczona w stosunku do wyżej podanych norm.

b) Banki Dewizowe — do sprzedaży osobom, mającym miejsce zamieszkania w kraju i legitymującym się paszportami zagranicznymi, ważnymi na wyjazd do Rumunii, i udzielania zezwoleń na wywóz czeków Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, płatnych z należności tego Instytutu w Rumunii, do równowartości zł. 200 przy wyjazdach indywidualnych, do równowartości zaś zł. 150 — przy wyjazdach na podstawie paszportów zbiorowych, na każdą wyjeżdżającą osobę i na każdy tydzień zadeklarowanego we wniosku pobytu w Rumunii.

Okres czasu, na który oddziały Banku Polskiego i banki dewizowe mogą sprzedać — w myśl przepisów, zawartych wyżej pod a i b — akredytywy i czeki, został ustalony w okólniku Komisji Dewizowej Nr. 27, ustęp III p.

c) Banki dewizowe — do sprzedaży osobom, mającym miejsce zamieszkania w kraju i legitymującym się paszportami zagranicznymi, ważnymi na wyjazd do Włoch (jak również posiadłości i kolonii włoskich) i udzielania zezwoleń na wywóz bonów turystycznych („czeków turystycznych” bądź „bonów hotelowych”) z należności Polskiego Instytutu Rozrachunkowego we Włoszech.

Banki dewizowe będą dokonywać sprzedaży bonów turystycznych w równowartości sumy zł. 100 — 500 (przy wyjazdach grupowych — zł. 75 — 250) na osobę za każdy zadeklarowany we wniosku tydzień pobytu we Włoszech, w ramach ważności paszportu. Za zezwoleniem PIR powyższa suma maksymalna będzie mogła być podwyższona, suma minimalna zaś — zredukowana: dla osób udających się do Włoch ze względów zdrowotnych, suma maksymalna może być

podwyższona o 50%, natomiast dla studentów i duchownych, którzy udają się do Włoch na studia lub ze względów religinych — suma minimalna może być zredukowana o 50%. Dla dzieci w wieku poniżej 4 lat nie ma obowiązku nabycia wymienionych bonów; dla dzieci w wieku 4 — 14 lat należy nabyć bony w wysokości 50% powyższych sum.

Ograniczenia ust. III, p. 2 okólnika Nr. 27 z dn. 14/VI 1937 r. nie mają zastosowania do podróżnych, udających się do Włoch wzgl. tam przebywających.

Banki dewizowe są upoważnione na podstawie wniosków indywidualnych oraz załączonych do nich poświadczeń konsulatów polskich we Włoszech o przedłużeniu terminu ważności paszportu na pobyt we Włoszech — sprzedawać i wysyłać dodatkową ilość bonów turystycznych (imiennych i zaopatrzonych numerem paszportu odbiorcy) na koszty utrzymania w ramach powyższych sum i w granicach okresu ważności paszportu. Wysyłka bonów do Włoch może mieć miejsce tylko na ręce jednego z banków we Włoszech, który przy wręczeniu ich odbiorcy odnotuje je w paszporcie.

Wnioski o zezwolenie na wysyłkę bonów turystycznych na pokrycie nieprzewidzianych kosztów, spowodowanych chorobą, wypadkiem itp., decydować będzie Polski Instytut Rozrachunkowy, jeżeli suma, na jaką wniosek opiewa, nie przekracza — łącznie z otrzymanymi już na dany miesiąc bonami turystycznymi — powyższych norm maksymalnych o więcej niż 50%; w przeciwnym razie wnioski winny być kierowane do Komisji Dewizowej. We wszystkich takich przypadkach winno być do wniosku załączone poświadczenie konsulatu polskiego, stwierdzające konieczność przekazu.

Przy przyjmowaniu wniosków o sprzedaż i wysyłkę dodatkowej ilości bonów turystycznych banki dewizowe obowiązane są każdorazowo odebrać od wnioskodawcy pisemną deklarację, o której mowa w okólniku Komisji Dewizowej Nr. 4 z dn. 17/XII 1936 r. p. 3 c.

2) Ponadto każda z wyjeżdżających osób, korzystająca z zezwoleń na podstawie p. 1, może wywieźć bez specjalnego zezwolenia i bez względu na wysokość akredytywy (czeku) krajowe lub dowolne zagraniczne środki płatnicze do równowartości kwoty zł. 50 w okresie jednego miesiąca kalendarzowego.

II. Osoby, którym przyznano prawo wywozu środków płatniczych do powyższych krajów na podstawie upoważnienia, zawartego w rozdz. I, nie mogą — poza oznaczoną wyżej kwotą zł. 50 — korzystać z uprawnień, zawartych w § 12 p. 1 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 24/VII 1936 r., ani z prawa nabycia zagranicznych ośrodków płatniczych do wysokości równowartości kwoty zł. 200 na jeden paszport.

III. Prawo wywozu kwoty zł. 50 w dowolnych środkach płatniczych na podstawie przepisów omawianego okólnika i innych przepisów, zawierających analogiczne uprawnienia — przysługuje wyjeżdżającemu tylko jednorazowo przy danym wyjeździe za granicę bez względu na to, czy posiada akredytywy lub czeki na jeden lub więcej krajów.

IV. Na sprzedane w ramach przepisów rozdz. I akredytywy, czeki turystyczne i bony hotelowe, winny banki — w myśl ogólnych zasad ust. II okólnika Komisji Dewizowej Nr. 27 z dn. 14/VI 1937 r. — wydać podróżnym „zaświadczenie o wywozie środków płatniczych i walorów” z tym jednak odchyleniem, że umieszczona — stosownie do rozdz. II p. 3 okólnika Nr. 27 — adnotacja w paszporcie o wydaniu „zaświadczenia” winna być uzupełniona przez wpisanie do paszportu podróżnego sprzedanych mu ośrodków płatniczych, a mianowicie daty ich sprzedaży, rodzaju, numerów, kwot i okresu ważności, zależnie od szczegółowych instrukcji Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, opartych na odnośnych umowach turystycznych.

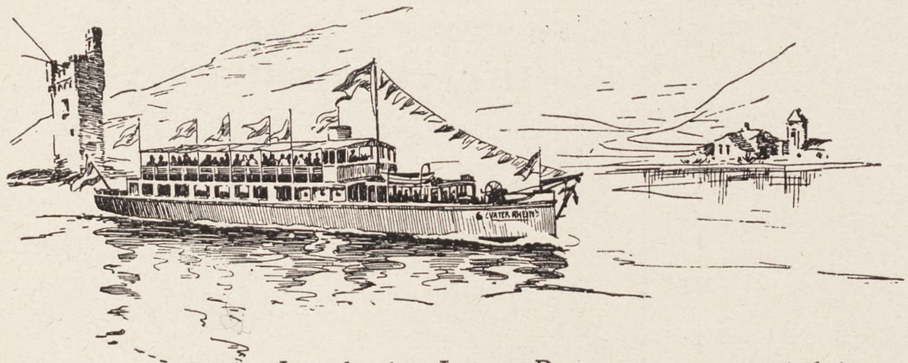
Jednocześnie Komisja Dewizowa anulowała okólnik Nr. 45 z dn. 14/VI 1937 r.

Obniżka opłat paszportowych

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zarządziło poważne zmniejszenie ograniczeń paszportowych

W związku ze znacznym wzrostem podań o paszporty zagraniczne, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zarządziło co następuje:

Ograniczeń paszportowych nie należy stosować do osób, które jako cel zamierzonej podróży podają jedno z następujących państw: Austria, Bułgaria, Czechosłowacja, Francja (tylko na wystawę Paryską do 31 10 37 r.) Finlandia,



ULGI DLA i IMPREZY



Jugosławia, Łotwa, Rumunia, Szwecja (przy bezpośrednich przejazdach drogą morską) i wreszcie Węgry. Podane wyżej państwa należą do dwóch grup, pierwsza grupa to państwa, do których wyjazd może nastąpić bez specjalnych ograniczeń walutowych a mianowicie Austria, Czechosłowacja, Finlandia, Łotwa i Szwecja. Druga grupa to Bułgaria, Francja Jugosławia, Rumunia i Węgry, do których środki płatnicze z kraju mogą być wywożone w postaci czeków turystycznych a nie w postaci efektywnej waluty polskiej.

Warunkiem wydania paszportów do krajów drugiej grupy jest obowiązek wykazania się zaświadczeniem instytucji dewizowej stwierdzającym wpłatę odpowiedniej kwoty na ważny do tego kraju czek turystyczny, przyczym dzieci do lat 4-ch wolne są od obowiązku posiadania takiej akredytywy.

Zaświadczenia na Francję będą wydane z reguły tylko na 14-to dniowy pobyt, a przy przejeździe morzem na 3-tygodniowy

Opłaty paszportowe do wymienionych wyżej krajów obniża się w ten sposób, że za podstawę obliczenia opłaty przyjęty będzie termin 16-to dniowy, zaś przy podróżach odbywanych morzem 21-dniowy okres ważności paszportu, za który należy pobrać opłatę w wysokości 40 zł. Za okresy zaś dłuższe kwotę odpowiednio wyższą, pasport miesięczny np. 80 zł. Przy wyjazdach do Rumunii obowiązuje opłata 40 zł. za miesięczny okres ważności paszportu.

Sprzedaż czeków dla udających się na Wystawę Paryską

Komisja Dewizowa zezwoliła Polskiemu Instytutowi Rozrachunkowemu oraz upoważnionym przez Instytut bankom dewizowym na sprzedaż w czasie od 1 czerwca do 30 listopada r. b. osobom, nie będącym cudzoziemcami i legitymującym się paszportami zagranicznymi, zaopatrzonymi nadrukiem: „Wystawa Międzynarodowa w Paryżu 1937", oraz na przyznawanie tym osobom prawa wywozu do Francji czeków Polskiego Instytutu Rozrachunkowego na Banque Franco-Polonaise w Paryżu — do wysokości fr. fr. — 1.200 — przy wyjazdach indywidualnych, przy podróżach zaś grupowych — fr. fr. 800 na każdą wyjeżdżającą osobę i na każdy pełny tydzień pobytu. Szczegółowe przepisy co do sprzedaży wydaje Polski Instytut Rozrachunkowy.

Ponadto każda z wyjeżdżających osób, korzystająca z powyższego zezwolenia, może wywieźć



CZECHOSŁOWACJA, KRAJ UZDROWISK I MINERALNYCH ŹRÓDEŁ

Wszelkie choroby i niedomogi dające się leczyć wodami dają się usunąć leczniczymi źródłami Czechosłowacji. Światowe uzdrowiska, jak Karlovy Vary, Mariánské Lázné, Luhačovice, Jáchymow, Pieštany, Trenčianské Teplice i t. p. już od setek lat pomagają cierpiącej ludzkości.

Przy pobycie w CSL uzdrowiskach udziela się 66 2/3% zniżki na kolejach C. S. R. oraz wiele innych udogodnień.

Wskazówki i informacje udziela „Czechosłowackie Biuro informacyjne", **Dr. Inż. J. Waldmüller, Al. Jerozolimskie 17 m. 2. Tel. 9-30-91,** oraz wszystkie biura podróży.

TURYSTÓW
SPORTOWE



bez specjalnego zezwolenia krajowe lub zagraniczne środki płatnicze do równowartości kwoty zł. 30.

Osoby, legitymujące się paszportami zagranicznymi nadrukiem: „Wystawa Międzynarodowa w Paryżu 1937”, nie mogą — po za oznaczoną wyżej kwotą zł. 30 — korzystać z uprawnień zawartych w § 12 rozporządzenia ministra skarbu z dnia 24.VII.1936 r., ani z prawa nabycia zagranicznych środków płatniczych do wysokości równowartości zł. 200 — na jeden paszport.

Zrzeszeni motocykliści mają prawo do ulgowego przewozu motocykli kolejami

Członkowie wszystkich klubów motocyklowych, zrzeszonych w pol. Zw. motocyklowym korzystają z przywileju ulgowego przewozu motocykli kolejami państwowymi. Do otrzymania ulgi uprawnia legitymacja P. Zw. Motocyklowego, zaopatrzona w fotografię posiadacza, odpowiednie podpisy oraz pieczęć P. Z. M., bez której legitymacja jest nieważna.

Kalendarz automobilowy na sezon bieżący

Na zjeździe międzyklubowym ustalono poniższe terminy imprez:

Lipiec 1937 r.

1-31 — Wycieczka zbiorowa na wystawę sztuki i techniki do Paryża (org. Wileńska A.).

Sierpień 1937 r.

28-30 — Wycieczka do Białowieży (org. A. Wielkopolski).

Wrzesień 1937 r.

5 — Zjazd Gwiaździsty do Warszawy z okazji metingu lotniczego (org. A. P.).

5 — Łódzki Rallye. Rozegranie nagrody przechodniej Łódzkiego Automobilklubu (org. Łódzki A.).

12 — Pogoń za lisem (org. Wileński A.).

26 — Jazda za lisem (org. A. Wielkopolski).

Październik 1937 r.

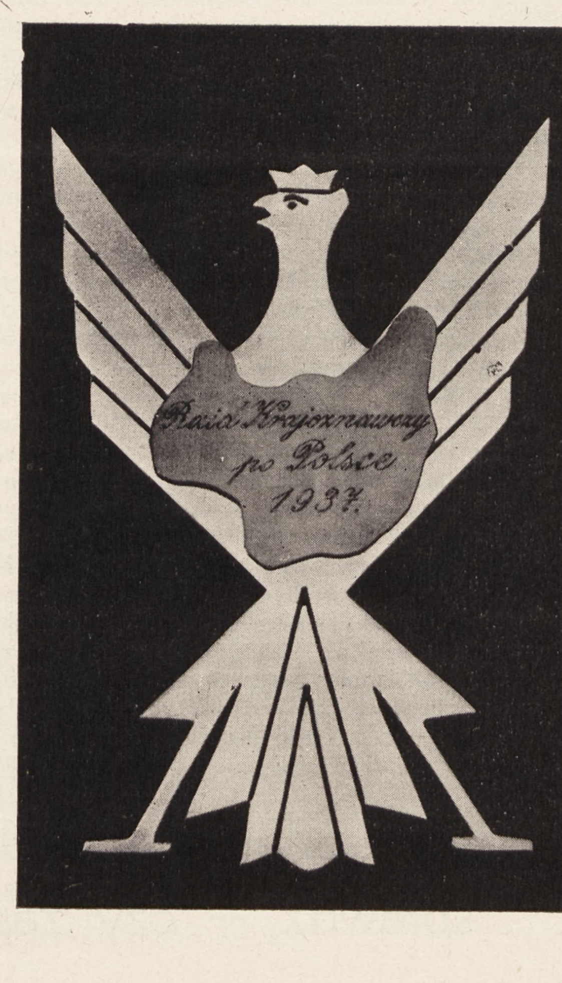
24 — Jazda Orientacyjna (org. A. Wielkopolski).

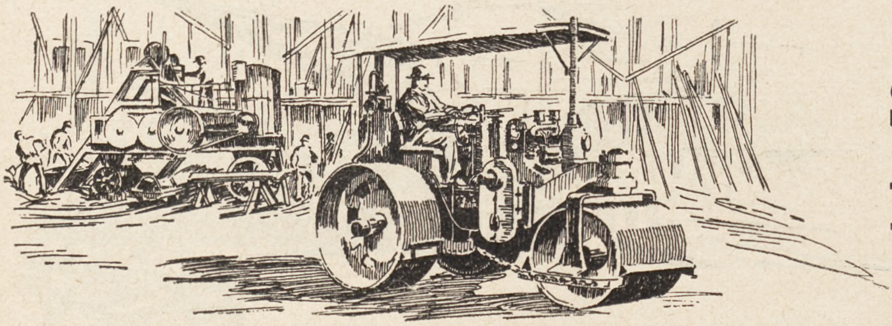
Listopad 1937 r.

7 — Nocny Raid Orientacyjny (org. A. Śląski).

7 — Polowanie i zakończenie sezonu (org. A. Wielkopolski).

Dnia 14 i 15 sierpnia wycieczka członków P. T. K. do Augustowa.





SPRAWY DROGOWE

Roboty drogowe na terenie Województwa Warszawskiego

Roboty drogowe na terenie województwa warszawskiego zostały całkowicie uruchomione. W całym województwie prowadzone są roboty przy odnowie i częściowym remoncie nawierzchni tłuczniowych, a po za tym rozpoczęto budowę ulepszonych nawierzchni na kilku szlakach. Na trakcie gdańskim uruchomiono roboty pod Modlinem. Na trakcie częstochowskim między Wolicą i Nadarzynem przygotowuje się materiały pod budowę pod nawierzchnię kostkową i prowadzi się przebudowę mostów. Na trakcie kowieńskim między Zegrzem i Serockiem i na trakcie poznańskim między Kutnem i Kłodawą trwa dostawa i tłuczka materiałów kamiennych, wreszcie na trakcie kaliskim, między Łowiczem i granicą województw wykonuje się podbudowę pod nawierzchnię klinkierową, a na drodze Włocławek — Brześć Kujawski między km. 53 i 58 dostawia się materiał kamienny i obrabia brukowiec. W toku są również roboty konserwacyjne, połączone ze smołowaniem powierzchniowym nawierzchni na trakcie częstochowskim między Siestrzenią i Mszczonowem, Zawadami i Rawą oraz Rawą i Lubomlą. W tej ostatniej miejscowości wykonuje się ponadto roboty ziemne przy sprostowaniu traktu. Budowa nowych dróg samorządowych przy finansowej pomocy państwa jest prowadzona na drogach Rypin — Okalewo — Mława, Lipno — Rypin, Góra Kalwaria — Moczydłów i Stanisławów — Okuniew. Niezależnie od tego rozpoczęte zostały roboty przy budowie innych dróg samorządowych, wykonywanych wyłącznie środkami samorządów. Z robót przy budowie mostów państwowych wykończa się dojazd do mostu żelbetowego na Mławce w Szreńsku, prowadzi się budowę dojazdów do mostu przez Wisłę we Włocławku oraz opuszcza kesony pod opory mostu przez Wisłę w Płocku. Równocześnie prowadzone są roboty przy przebudowie szeregu mniejszych mostów państwowych i samorządowych.

Z Nowego Sącza

Autostrada Krynica — Muszyna

Na czoło przeprowadzanych ostatnio na terenie pow. nowosądeckiego robót publicznych wysuwa się budowa autostrady, która połączy dwa najpiękniejsze uzdrowiska powiatu: Krynicę z Muszyną. Obecnie buduje się nawierzchnię, tak, że jeszcze w tym sezonie droga będzie otwarta. Nadto w dalszym ciągu prowadzone są roboty przy regulacji potoków górskich. Konieczność regulacji tych potoków uwydatniła się szczególnie podczas powodzi w r. 1934. Szereg potoków już uregulowano. Obecnie jako ostatnie rozpoczęto regulować potoki: Jaworzynę w Gołkowicach i Smolnik w Marcinkowicach.

Próba polskiego autobusu drogowego

Wczoraj odbyła się z Chrzanowa przez Katowice do Chorzowa próbna jazda pierwszego polskiego autobusu drogowego, wykonanego na zamówienie Min. Komunikacji w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie.

Autobus ten został częściowo wykonany w warsztatach huty „Piłsudski" i huty „Zgoda". Będzie on obsługiwał jedną z linii wojew. krakowskiego.

Walka z anarchią na drogach

P. prezes rady ministrów, jako minister spraw wewnętrznych wydał do wszystkich wojewodów i starostów następujący okólnik w sprawie ruchu na drogach:

Pomimo mego zarządzenia z dn. 17 września r. ub. wykroczenia przeciwko przepisom o ruchu na drogach trwają w dalszym ciągu i nie są dość energicznie zwalczane. Oprócz wykroczeń, popełnianych przez używających drogi, którzy z reguły przepisów o ruchu nie przestrzegają powodując tym ciągłe wypadki, szczególnie częste są wybryki nieletnich, którzy przejeżdżających zwłaszcza samochodami obrzucają kamieniami, rozsypując szkło, gwoździe itp.,

powodując niebezpieczeństwo dla zdrowia jadących oraz uszkodzenia pojazdów.

Ten stan rzeczy bezwzględnie nadal tolerowany być nie może, przypominając zatem zarządzenie moje z dn. 17 września r. ub. i przytoczone w nim zarządzenia poprzednie, polecam z całym naciskiem przystąpić do energicznej walki z anarchią na drogach publicznych. W stosunku do wykraczających należy z całą surowością stosować kary przewidziane w ustawie o przepisach porządkowych na drogach publicznych, szczególniej w tych przypadkach, gdy przepisy przekraczane są świadomie.

O ile chodzi o wybryki nieletnich, należy pociągnąć do odpowiedzialności za brak dozoru ich rodziców czy opiekunów. Przypominam również o przepisach porządkowych na drogach publicznych o odpowiedzialności majątkowej rodziców i służbodawców za nieletnie dzieci i służbę do lat 14, oraz o odpowiedzialności wsi, osad i miast, na których terenie dokonano szkody przez niewykrytych sprawców z pośród ludności miejscowej.

W zakończeniu minister poleca, aby szczególny nacisk położyć na szybkie załatwienie spraw karnych przy wykroczeniach przeciwko przepisom o ruchu. Sprawy takie winny być załatwiane bez żadnej zwłoki i traktowane jako bardzo pilne.

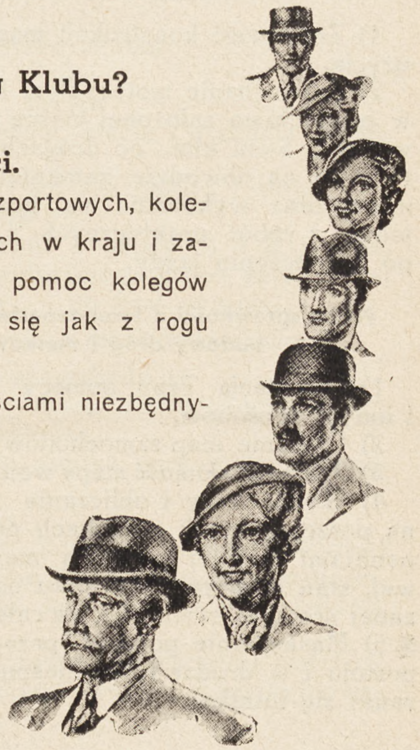
— Czy jesteście Państwo członkami Polskiego Touring Klubu?

— Jeszcze nie.

— Dlatego, bo nie wiecie, jakie możecie mieć korzyści.

— Członek Polskiego Touring Klubu korzysta: z ulg paszportowych, kolejowych, ma możność brania udziału w licznych zbiorowych wycieczkach w kraju i zagranicą, obraca się zawsze w dobrem towarzystwie, może liczyć na pomoc kolegów klubowych. Nagrody na Rajdach i Zjazdach samochodowych sypią się jak z rogu obfitości.

Bezpłatnie otrzymujecie piękne i ilustrowane czasopismo z wiadomościami niezbędnymi dla każdego kto lubi tanio i często podróżować.



— Radzę Wam jak najprędzej zapisać się do Klubu, wpisowe wynosi 6 zł., składka do końca bieżącego roku tylko 10 zł.

P. O. M.

Ci, którzy pragną otrzymać Państwową Odznakę Motorową proszeni są o nadsyłanie zgłoszeń do P.T.K.

Należy dokładnie przestudiować Regulamin P. O. M. zamieszczony w Nr. 6 i 7 Touringu. Na życzenie wysyłamy broszurę szczegółowo omawiającą warunki ubiegania się o P. O. M. za nadesłaniem znaczka pocztowego 25 gr.

PAŃSTWOWA ODZNAKA MOTOROWA

Załącznik Nr. 1 do regulaminu P. O. M.

Wykaz prób sprawności

Odznaka brązowa

Praca społeczna

Ubiegający się o odznakę brązową powinien okazać zaświadczenie o odbyciu 8 godz. pracy honorowej dla dobra rozwoju motoryzacji w myśl wskazówek Polskiego Związku Motocyklowego lub Automobilklubu Polski.

Wyszkolenie strzeleckie

Posiadanie co najmniej brązowej O. S.

Próba w OPLGAZ

1) Znajomość konstrukcji maski gazowej i jej użycia.

2) Przejechanie motocyklem lub samochodem. w prawidłowo założonej masce przeciwgazowej, w dzień 5-ciu klm. po drogach o nawierzchni twardej na obwodzie zamkniętym, w ciągu 10 minut oraz wykonanie na postoju (w masce) jednej z robót praktycznych z grupy B lub D po zakończeniu jazdy.

Próba sprawności z terenoznastwa, kartografii, budowy dróg i maskowania

1) Orientacja przy pomocy busoli, zegarka i innych sposobów,

2) Czytanie map samochodowych (stanu dróg),

3) Ogólna znajomość mapy wojskowej 1:100.000,

4) Wybór trasy i obliczanie szybkości jazdy na poszczególnych odcinkach pomiędzy dwoma punktami zadanej trasy na mapie samochodowej, stan dróg przy warunku osiągnięcia nakazanej średniej szybkości, na całej zadanej trasie.

5) Maskowanie pojazdu przed lotnikiem na postoju i w drodze (przy niespodziewanym ukazaniu się lotnika).

Próba sprawności z jazdy motocyklowej lub samochodowej

1) Wykazanie się przejechaniem w ciągu roku, lub krócej, jako turysta 1000 (tysiąc) klm.

2) Przejazd po drogach o twardej nawierzchni pod kontrolą (raid) 100 (sto) klm. w ciągu 2,5 godz. (Może być przedstawione zaświadczenie o udziale w takich zawodach uprzednio w roku zgłoszenia do próby),

3) Przejazd po drogach gruntowych (łatwych) 5 (pięć) klm. w obwodzie zamkniętym, w tym przebycie niezbyt ciężkiej przeszkody.

Wiadomości teoretyczne

A) Ogólne pojęcia o pracy poszczególnych zespołów motocykla lub samochodu.

B) Zasady docierania nowego motocykla lub samochodu.

Uwaga. Konieczna znajomość polskiej terminologii motorowej.

próba sprawności z robót praktycznych

A) Motocykle i samochody —
1) demontaż kół,
2) „ gum oraz montaż,
3) naprawa doraźna dętki.

B) motocykle i samochody —.
1) przeczyszczenie rozpylacza,
2) przeczyszczenie przewodów i filtrów paliwa i oleju (motocykle),
3) uszczelnienie wszelkich przewodów oraz (samochody) tylko przewodów wodnych.

C) motocykle i samochody —
1) poznawanie stopnia olejenia i składu mieszanki po kolorze spalin.

D) motocykle i samochody —
1) wykręcenie, przeczyszczenie, wyregulowanie i wkręcenie świecy,
2) przemycie i sprawdzenie przerywacza,
3) wymiana lub doraźna naprawa bezpieczników.

E) motocykle i samochody —
1) prawidłowe ustawienie najaśnic (świateł),

F) motocykle i samochody —
1) ogólne zasady konserwacji, użytkowania i garażowania w lecie i w zimie w warunkach normalnych i polowych (w czasie wojny).
2) środki zaradcze przeciwpożarowe w razie zapalenia się pojazdu mechanicznego (benzyny, smaru, instalacji elektrycznej) wzgl. garażu.

G) motocykle —
1) regulacja hamulców
2) regulacja napięcia łańcuchów
3) właściwe ustawienie przyczepki

H) motocykle
1) sprawdzenie całości kabli i stanu izolacji instalacji elektrycznej,
G) samochody —
1) sprawdzenie stanu hamulców (czy hamują należycie) i wyregulowanie (mechanicznych)
2) sprawdzenie stopnia sprawności i bezpieczeństwa mechanizmu kierowniczego i wyregulowanie.
(Po jednym zadaniu z każdej grupy według wyboru przeprowadzającego próbę sprawności).

Próba sprawności z doraźnej pomocy

Szczegółowe znajomości postępowania w razie wypadku samochodowego lub motocyklowego.

Odznaka srebrna

Praca społeczna

Ubiegający się o odznakę srebrną powinien okazać zaświadczenie o odbyciu 16 godz. pracy honorowej, poświęconej dla dobra rozwoju motoryzacji w myśl wskazówek Polskiego Związku Motocyklowego lub Automobilklubu Polski.

Wyszkolenie strzeleckie

Jak przy odznace brązowej.

Próba sprawności z OPLGAZ

1) Przejechanie motocyklem lub samochodem w dzień w prawidłowo założonej masce przeciwgazowej 5-ciu klm. po drogach gruntowych w obwodzie zamkniętym lub na drodze otwartej — w ciągu 15 minut.
2) Napompowanie (w masce) dętki samoch. lub motocykl. do normalnego ciśnienia.

Próba sprawności z terenoznawstwa, kortografii, budowy dróg i maskowania

1) Czytanie map wojskowych w skali 1:100.000
2) Wybór najlepszej trasy pomiędzy dwoma punktami na mapie 1:100.000 i uzasadnienie wyboru (niezawodność i terminowość osiągnięcia zamierzonego celu).
3) Wykonanie szkicu sytuacyjnego miejsca postoju w promieniu widzenia w ciągu 10 minut (z lotu ptaka).
4) Orientacja w rodzajach i stanie nawierzchni dróg.
5) Znajomość zasad maskowania grupy pojazdów mechan.

Próba sprawności z jazdy motocyklowej lub samochodowej

1) Wykazanie się przejechaniem w ciągu roku lub krócej jako turysta 2000 (dwóch tysięcy) klm.
2) Przejazd po drogach o twardej nawierzchni pod kontrolą (raid, wyścig) 300 (trzystu) klm. w ciągu 8 godz. (może być zastąpione zaświadczeniem o uprzednim wykonaniu raidu w roku zgłoszenia do próby).
3) Przejazd drogą gruntową 10 klm. z przeprawą przez cięższą przeszkodę w ciągu 30 minut.
4) Przejazd nocny po drogach gruntowych, przy zapalonych światłach szosowych, 5-ciu klm.
5) Przejazd nocny po drogach o nawierzchni twardej przy światłach miejskich, zamalowanych na niebiesko (przy świetle księżycowym — bez świateł).

Wiadomości teoretyczne

A) Znajomość budowy i działania: gaśnika, sprzęgieł różnych typów skrzynek przekładniowych, instalacji elektrycznej, akumulatorów (budowa i konserwacja), olejenia różnych systemów i napędu różnych typów.
UWAGA. Dotyczy typów i modeli marek będących w użyciu w Polsce.
B) Planowe odszukanie przyczyny i sposób usunięcia następujących niedomagań:
1) niemożność uruchomienia silnika po krótszym lub dłuższym postoju
2) niespodziewanego zatrzymania się silnika w drodze
3) przerw w pracy silnika
4) przegrzanie silnika
5) utraty mocy silnika
6) stuków, pisków, wycia i rzężenia w silniku i podwoziu
7) nadmiernego zużycia paliwa i oleju.
Dla motocyklistów —
Po jednym pytaniu z grupy A i B według uznania przeprowadzającego próbę sprawności, dla automobilistów — po dwa pytania.

Próby sprawności z robót praktycznych

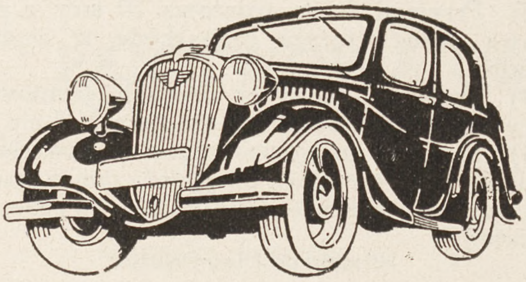
A motocykle i samochody —
1) rozebranie gaśnika, rozregulowanie, wyregulowanie i założenie
2) uruchomienie silnika przy rozładowanym akumulatorze.
B motocykle —
1) sprawdzenie działania pompki olejowej
2) rozregulowanie i wyregulowanie sprzęgła.
3) wycentrowanie koła (celem umożliwienia dalszej jazdy),
4) rozłączenie i ponowne połączenie instalacji elektrycznej z rozregulowaniem i wyregulowaniem przerywacza.
C) motocykle —
1) oczyszczenie komory sprężania z osadu węglowego,
2) dotarcie zaworów.
B) samochody —
1) doraźna naprawa pękniętego resoru lub ramy,
2) zmiana kondensatora lub cewki,
3) sprawdzenie ustawienia kół przednich.
(Po jednym zadaniu z grupy A, B, C w/g uznania przeprowadzającego próbę sprawności).

Próba sprawności z doraźnej pomocy

Umiejętność okazania pomocy w wypadku lekkiego uszkodzenia ciała.

W numerze 8 podamy warunki niezbędne do zdobycia złotej odznaki P. O. M. oraz najważniejsze formularze potrzebne ubiegającym się.

SAMOCHODY I MONTOWANE



Fiat 508.

I. POLSKI FIAT

Rok bieżący jest zdaje się, przełomowym po długim zastoju w dziedzinie zwiększania się naszego stanu posiadania samochodów. W bardzo wielu firmach reprezentujących zagraniczne fabryki samochodów, nie można liczyć na natychmiastową dostawę wozów. Objaw to znamienny i pocieszający. Wprawdzie pesymiści i tu mają coś do powiedzenia a mianowicie to, że nasz prywatny park samochodowy znowu zostanie zaśmiecony zbyt różnorodną pstrokacizną, lecz na to nie ma rady. Przeciwnie, próby tylu różnorodnych fabryk, będą doskonałym eksperymentem i dadzą materiał doświadczalny. Firmy których zbyt okaże się naprawdę poważny, mogą zdecydować się na jakieś śmielsze posunięcia i napewno nie stracą.

Dla naszych czytelników, dla szerokich rzesz turystów i miłośników turystyki nie posiadających jeszcze samochodów, zamieszczamy poniżej opisy i dane dotyczące wozów bądź to produkowanych w kraju bądź montowanych przy użyciu pewnych materiałów i części krajowych.

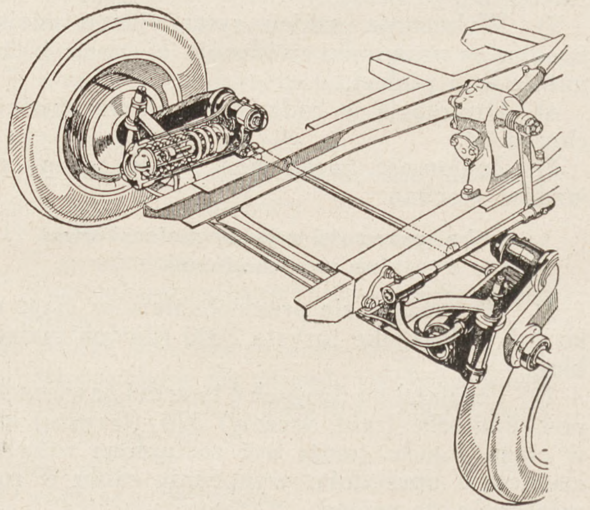
Na pierwsze miejsce wysunęła się montownia Fiat, posiadająca już wieloletnie doświadczenie i montująca samochody typ 508 wyłącznie z części wyrabianych w Państwowych Zakładach Inżynierii. Licząc się z różnorodną potrzebą naszego rynku prywatnego montownia oddaje swej klijenteli do dyspozycji trzy typy wozów: najmniejszy Fiat 500, średni czteroosobowy 508 i wóz turystyczny luksusowy 1500. Pierwszy typ wozu służy przeważnie do jazdy miejskiej i przy dokładnej kalkulacji miesięcznych kosztów, przy należytym posiłkowaniu się wozem uwalnia posiadacza samochodu od konieczności posiłkowania się tramwajami. Zużycie benzyny tego małego wózka jest tak znikome że nawet, ktoś, kto wiele jeździ tramwajami i musi korzystać z biletów miesięcznych (33 zł.) robiąc miesięcznie około 1000 km., nie wiele więcej wyda na benzynę (36 zł.). Na to, by tramwajami „wyjechać“ miesięcznie 1000 km., trzeba w nich spędzić około 90 godzin, nie licząc czasu straconego na skrzyżowaniach i oczekiwania na przystankach.

Typ wozu 508 zużywający 9 litrów benzyny na 100 km. nadaje się zarówno do podróży dalszych jak i do jazdy miejskiej. Fakt że co raz więcej tych wozów znajduje nabywców wśród szoferów taksówek, najlepiej świadczy, że wóz jest ekonomiczny w użyciu.

Fiat 1500 to wóz luksusowy, reprezentacyjny, obliczony na długie dystansy, ze znaczną szybkością, mogący pomieścić bez trudu pięć osób.

Fiat 508 jest wozem od trzech lat budowanym całkowicie z polskich materiałów i przez polskich robotników jedynie podług włoskich rysunków, zdał już całkowicie swój egzamin. Całą jego zaletą jest to, że nie ma w nim nic szczególnego. Te fabryki, szczególnie wozów

Typ silnika	Moc. K. M.	Średnica cylindra mm.	Skok tłoka mm.	Ilość cylindrów	Pojemność cylindra cm.	Ilość obrotów silnika na min.	Zużycie benzyny na 100 km.	Największa szybkość km. na godz.
Fiat 500	13	52	67	4	570	4000	6	85
Fiat 508	24	65	75	4	995	3600	9	85
Fiat 1500	43	65	75	4	1493	4400	13	115

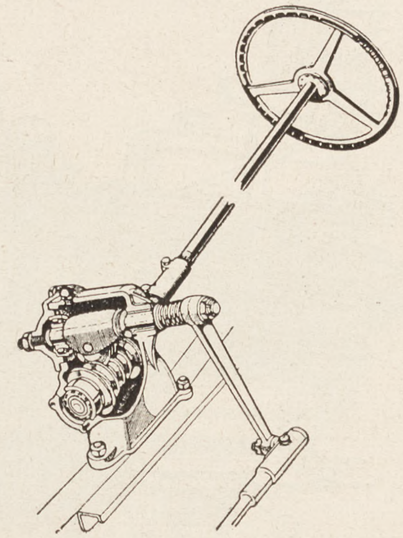


Przednie koła Fiata 1500. Koła są niezależnie zawieszone.

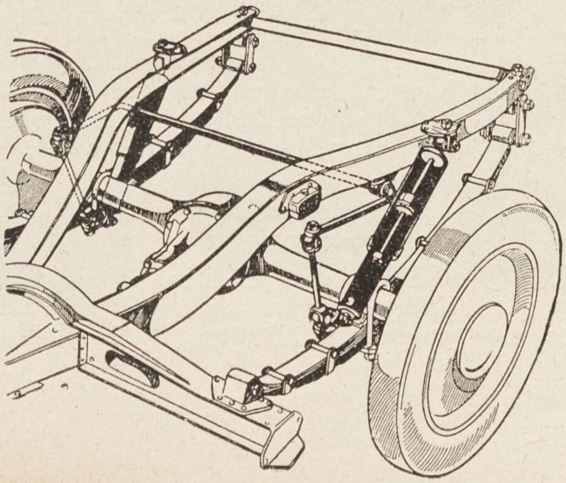
BUDOWANE W POLSCE

sportowych, które wysilają się na danie jakichś rewelacyjnych nowości, nie zawsze trzymają się tych nowości, muszą często już w następnych latach rezygnować z osiągniętego postępu a wówczas w trudnym położeniu zostaje klijent, który za części zamienne musi płacić fantastyczne sumy, gdyż często nawet rodzima fabryka tych części nie wyrabia.

Wielkie powodzenie Forda w Ameryce a w ślad za nim Chevroleta, polegalo głównie na tym, że przez długie dziesiątki lat Ford wyrabiał samochody identyczne, tak że części samochodowe były naturalnie niezmiernie tanie, łatwe do dostania.

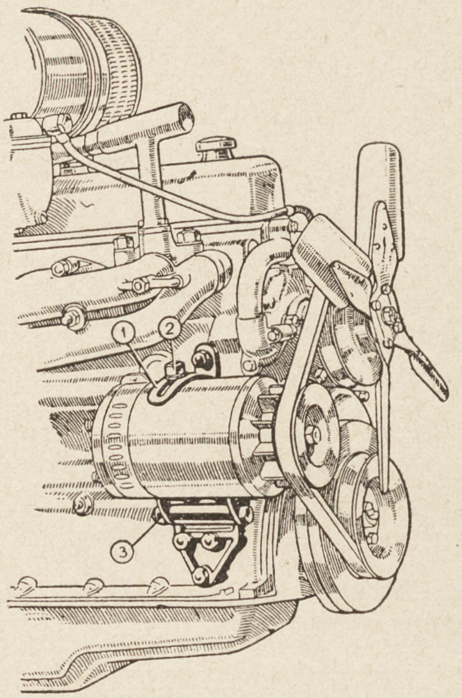

Kierownica ze ślimakiem Fiata 1500.

Model	Sprzedaż gotówkowa cena zł.	SPRZEDAŻ RATALNA						
		Wpłata gotówką zł.	Odsetki 9% pł. got. z góry	Razem wpł. gotówką zł.	Reszta płatna w równych ratach miesięczn. razem zł.	18 rat po zł.	15 rat po zł.	12 rat po zł.
FIAT 1500	9.250.—	3.040.—	442.50	3.482.50	6.210.—	345.—	—	—
		3.250.—	360.—	3.610.—	6.000.—	—	400.—	—
		2.680.—	394.20	3.074.20	6.570.—	—	438.—	—
		3.250.—	292.50	3.542.50	6.000.—	—	—	500.—
POLSKI FIAT 508 4-drzwiowy	5.300.—	2.420.—	205.20	2.625.20	2.880.—	160.—	—	—
		1.790.—	250.10	2.040.10	3.510.—	195.—	—	—
		2.300.—	180.—	2.480.—	3.000.—	—	200.—	—
		1.625.—	220.50	1.845.50	3.675.—	—	245.—	—
		2.000.—	160.90	2.160.90	3.300.—	—	—	275.—
		1.700.—	175.50	1.875.50	3.600.—	—	—	300.—
POLSKI FIAT 508 2-drzwiowy	4.950.—	2.520.—	173.15	2.693.15	2.430.—	135.—	—	—
		1.710.—	230.85	1.940.85	3.240.—	180.—	—	—
		2.700.—	135.—	2.835.—	2.250.—	—	150.—	—
		1.500.—	207.—	1.707.—	3.450.—	—	230.—	—
		2.790.—	105.30	2.895.30	2.160.—	—	—	180.—
		1.350.—	175.50	1.525.50	3.600.—	—	—	300.—
FIAT 500	3.800.—	1.400.—	144.—	1.544.—	2.400.—	—	160.—	—
		2.000.—	87.75	2.087.75	1.800.—	—	—	150.—
		1.220.—	125.80	1.345.80	2.580.—	—	—	215.—



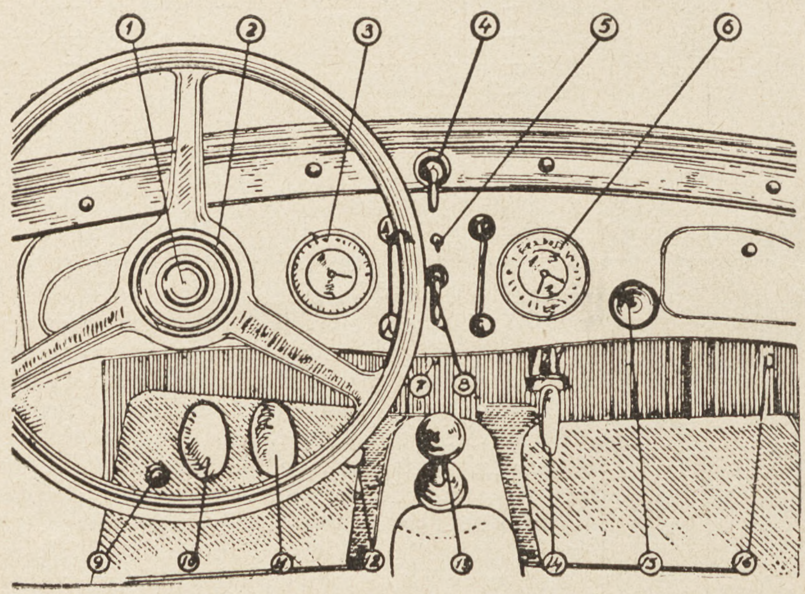
Polski Fiat 508 wszedł właśnie na tę drogę. W 30 miastach polskich potworzono stacje obsługi Fiata. Wyposażono je w niezbędne części zamienne i oddano je pod nadzór ludzi umiejących wozy tego typu naprawiać, regulować i nimi się opiekować. Tą drogą wytworzy się pewną, że tak nazwę „kulturę Fiata". Już dziś nie znajdziemy miasta w Polsce, gdzieby nie było choćby szofera, który zna dobrze Fiata i może poradzić takiemu laikowi, co i jak rozebrać, co i jak naprawić, laikowi który na samochodzie się nie zna. Jak to wiele znaczy

Niezależne zawieszenie tylnych kół Fiata 1500.



Silnik Fiata 1500.

pozwolę sobie przytoczyć drobny fakt z ostatniej podróży do Afryki na Tatrze. Gdy zatarło się nam sprzęgło w żadnym z wielkich warsztatów (a są tam olbrzymy jakich jeszcze nie mamy w Polsce) nikt nie podjął się rozbiórki tego samochodu by zajrzeć do sprzęgła. W wspaniałym 11 piętrowym garażu w Rabacie zażądano za tę robotę 800 franków i 5 dni czasu. A jednak w warszawskich warsztatach całą czynność wymiany sprzęgła przeprowadza się w kilku godzinach.



Deska rozdzielcza Fiata 1500.

Fiat 500 jest typem samochodu obliczonego na najszersze warstwy, nawet niezamożnej ludności. Mając szybkość maksymalną taką jak Fiat 508 (85 km.) godz. może doskonale służyć do odbywania większych tur międzymiastowych. Głównie jednak jest on obliczony do kursów po mieście dla dwóch osób (ewentualnie z dziećmi) do zastąpienia komunikacji tramwajowej. Wóz ten zużywa tylko 6 litrów benzyny na 100 km. może więc śmiało zmieścić się w budżecie rodziny mało zarabiaiącej. Zamiast niewygodnego motocykla dla wielu rodzin ten typ lokomocji okaże się bez wątpienia lepszy.

Trzeci typ samochodu Fiat 1500 posiada silnik 6-cio cylindrowy o mocy 43 koni. Kształt zewnętrzny naprawdę aerodynamiczny, przyczynia się znacznie do mniejszej konsumcji benzyny i do większej szybkości jaką ten wóz osiąga wynosi 115 km. jest to więc typowy wóz turystyczny dla odbywania większych wycieczek zagranicznych, po dobrych drogach. Przy stosunkowo słabym silniku konsumpcja waha się od 10 do 13 litrów, dając w zamian szybkość dużą i nośność 5 osób. Jest to więc wóz bardzo ekonomiczny w użyciu dla większych rodzin odbywających częstsze i dalsze podróże. Dla celów reprezentacyjnych, dla właścicieli fabryk, zamożnych rolników, wóz ten całkiem dobrze pełni swą rolę, gdyż zarówno wykończenie jak jak i zewnętrzny wygląd są b. estetyczne.

II. CHEVROLET

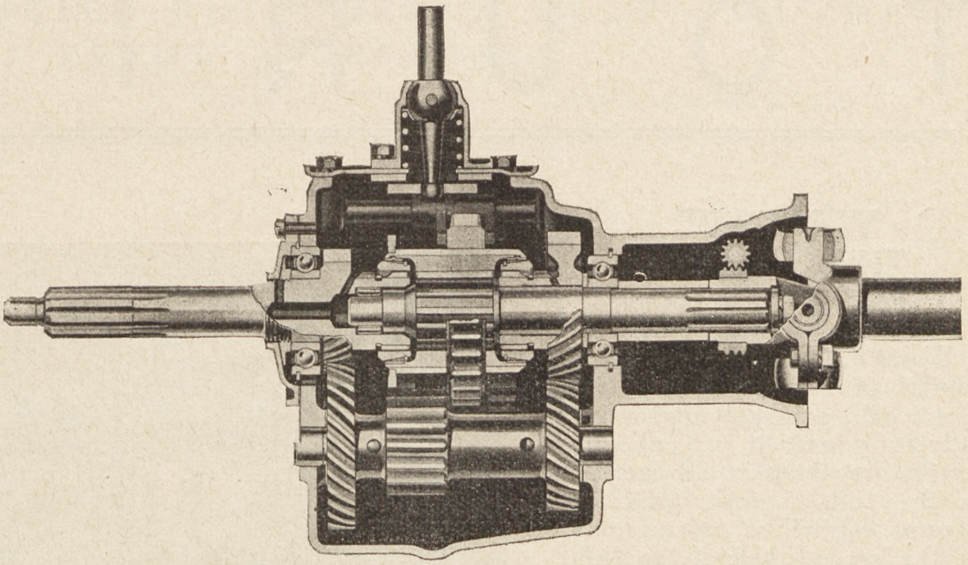
Jak łatwo sprawdzić coraz więcej widać w Polsce wspaniałych Chevroletów. Z prawdziwą radością, patrzymy na te wozy znanej nam już z dawnych lat montowni, która zaprzestała działalności a teraz wznowiona została przez fabrykę Lilpop Rau i Loewenstein w Warszawie.

Wozy te są na razie montowane z części sprowadzanych z Ameryki, z dodatkiem tych materiałów i części lub nawet zespołów, które można nabyć w kraju. Możemy więc traktować ten samochód jako nasz, a są dane, że z czasem stanie się nasz jeśli nie w całych 100% to gdzieś blisko tego. Dwie montownie istniejące w Polsce muszą wywrzeć wpływ na powstające rzemiosło i drobny przemysł samochodowy, który coraz lepiej i coraz taniej wyrabia części, mogąc z czasem dorównać wyrobom masowym amerykańskim pod względem ceny, bo jakość i dziś jest doskonała.

Cechy charakterystyczne tego wozu są następujące:

Silnik moc 85 koni, średnica cylindra 88,9 mm skok tłoka 95,25 mm pojemność 3,5 litra, ilość cylindrów

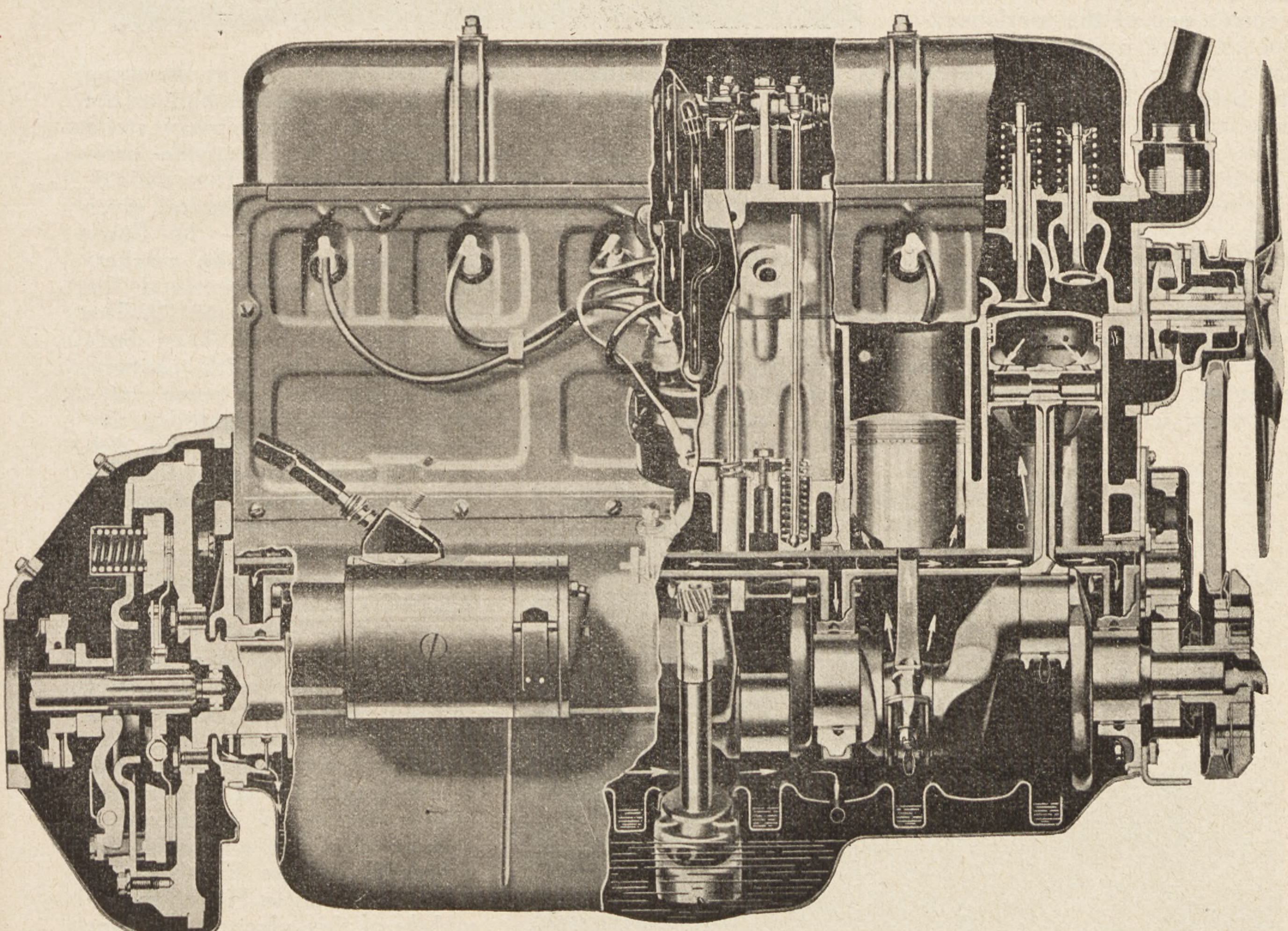
6. Jak z tego widzimy jest to wóz o bardzo wielkim zrywie, mogący pokonywać duże wzniesienia, nie obawiający się ani złych dróg ani śniegu. Zużycie paliwa jest w tych samochodach zależne od szybkości i obciążenia wozu. I zupełnie słusznie rozumujemy, jak nas doświadczenie poucza, zadarmo nie można pokonywać większych oporów. Przy wolnej jeździe nie przekraczającej 70 km, zużycie paliwa nie jest wielkie, rośnie ono jednak w dwójnasób przy maksymalnej szybkości i maksymalnym obciążeniu.



Skrzynka biegów Chevroleta, zsynchronizowana.

Wozy tego typu, są obliczone na wielkie przebiegi, na duże podróże zagraniczne i krajowe dla 5-ciu osób.

Wewnętrzne wyposażenie i wygląd zewnętrzny są wysokiej klasy. Dla sportowców biorących udział w różnych imprezach i zawodach te wo-



Przekrój silnika Chevrolet mod. 1937.

(Dokończenie patrz str. 32)

TOURING

WARSAW, THE CAPITAL OF POLAND



Warsaw, in Polish Warszawa, capital of Poland, to-day city of 1,2 million inhabitants, is relatively young: it is mentioned for the first times in old records in the 13th century, while it became capital of Poland only in the second half of the 16th century. In the 17th century, Warsaw is captured and destroyed by the Swedes. But a century later Warsaw is again a great and prosperous city and thanks to the efforts of king Stanislaus August Poniatowski, becomes one of the most beautiful cities of northern Europe. Many Italian and French architects, sculptors and painters helped this king in his task of embellishing the capital of Poland and their works remain up to date one of the chief attractions of Warsaw. During the partitions, the growth of Warsaw was paralysed to a great wytent. Since 1918, Warsaw, the capital of the new Poland, entered a new period of remarkable growth and development. These short historical remarks are necessary to the sight-seer in order to understand the modern city.

As we have already said Warsaw has been destroyed in the 17th century during the Swedish wars, which accounts for the lack of old buildings. One of the oldest and, at the same time, of the finest, is the cathedral, built on the site, where as early as the 13th century stood a wooden chapel built by the Mazovian princes and successively enlarged. The Świętojańska street, where stands the cathedral, gives access to the old market place — the Stare Miasto. This square used to be the market-place of Warsaw and in its centre stood the town hall, which disappeared in 1817. The houses which line the square have been built chiefly at the beginning of the 17th century, after the great fire which have all some interesting details to see, the most interesting are the house of the Baryczka, rich merchant family or of the Fukier, Polish branch of the German Fuggers, who started here in 1610 a wineshop, which exists up to the present day. Amateurs of old vine can find in its cellars collections of old vines, some more than 200 years old. The narrow streets of the old city round the market place are also worth seing, as for instance the Krzywe Koło, where fragments of the ancient city walls are still preserved.



Near the old city and the cathedral lies the Plac Zamkowy — the Castle Place. In the middle of this place of irregular shape stands the monument of king Sigismund Vasa, called the

ORGANE OFFICIEL DU TOURING KLUB POLONAIS
REVUE MONSUELLE
WARSZAWA 1937 2-e (XII) ANNEE NR. 5



Sigismund column, erected by his son Ladislas IV. King Sigismund Vasa has built the royal castle, taking up one side of the place. The royal castle presents a great variety of styles: it is built on the relics of the old Gothic castle of the Masovian princess, its main body was erected by Vasa, while its interior and the part facing the Vistula were built or remodelled by king Stanislaus August. The interior of the Royal castle, entirely ruined by the Russians, is already restored and contains many remarkable works of art, as for instance famous tapestries, many interesting pictures, among them two great paintings by Matejko, the collection of sights of old Warsaw by Canaletto, Baciarelli's frescoes, portraits of Polish kings a. s. o. The royal castleis at present the residence of the President of the Polish Republic.

The kings of the Saxon dynasty, August II and III had a palace, called Saxonian Palace at the great place, called to-day Plac Józefa Piłsudskiego. The palace, with a splendid colonnade, is occupied to-day by the General Staff of the Polish army. Under the arcades of this colonnade is the Tomb of the Unkown Soldier. In front of the palace stands a statue of Prince Joseph Poniatowski, nephew of king Stanislaus August, general of the Polish army and Marshall of France, by Thorwaldsen who made also the Copernic monument at Krakowskie Przedmieście.

An other royal residence is the Łazienki Palace, built by king Stanislaus August, situated in the beautiful park of the same name. Smal ler than the Royal Castle, it is far more beautiful. It can be considered as the most perfect specimen of the Stanislaus August style whichis typical for all the buildings of this epoch. Dominating the Łazienki park, stands the little Belvedere palace, former residence of the Russian viceroy, the Great Duce Constantine and in post-war days, residence of Marshall Joseph Piłsudski.

Among other interesting buildings of the prepartition period we have to mention the Krasiński palace, the Archbishops Palace at the corner of Miodowa and Senatorska, the smaller but interesting palace at Miodowa 15, the City Hall, rebuilt in the 19th century in French Renaissance style. In the Empire group, we have to mention the Opera House, built in 1833 by Corazzi who is also the author of the great building of the Ministry ofFinance at the Rymarska Street.

Post-war Warsaw is growing very rapidly. In the central part of the town, among new buildings worth seing, as specimen of modern Polish architecture, we have to mention the Ministry of Education (Aleja Szucha), the Ministry of Communication, the Central Telephone and Telegraph Office (Poznańska, corner of Nowogrodzka), the National Economic Bank (Aleja Jerozolimska corner of Nowy Świat), The Central Institute for Physical Training (Bielany), the New National Museum (Aleja Trzeciego Maja) and many others.

As regards residential building, its most interesting specimen can be seen in the former suburbs, now absorbed by the growing city, such as Żoliborz, Mokotów, Saska Kępa.

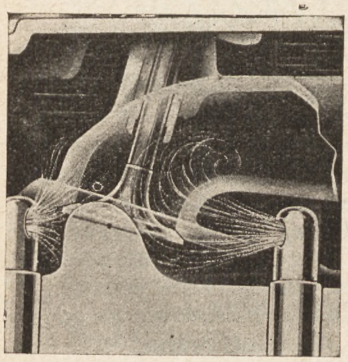


(Dokończenie ze str. 29)

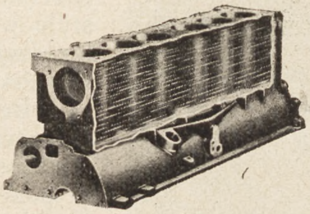
zy oddadzą niewątpliwie wielką usługę. Mają one cały szereg nowości technicznych. Do takiej należy przede wszystkim zastrzyk chłodnej wody dokoła gniazd zaworowych, gdzie zawsze wysoka temperatura i tworzenie się baniek pary, wpływało ujemnie na długotrwałość zaworów i gniazd. Ten jeden szczegół wart silnego podkreślenia, gdyż takie chłodzenie wpłynie na trwałość mechanizmu i przedłuży życie tym samochodom, nawet przy gorszej obsłudze lub przy zbyt forsownej jeździe. Również drugi organ cierpiący najwięcej t. j. wał korbowy jest specjalnie dobrze oparty w łożyskach głównych bardzo szerokich, co zapewni mniejsze zużycie. Długotrwałość Chevroletów jest nam znana w Polsce jeszcze z dawnych lat, gdy wozy z pierwszej montowni Chevroleta wytrzymały bez trudu po 250,000 km w pracy na taksówkach i w najgorszych warunkach. W tych warunkach kapitał włożony w samochód przeznaczony do eksploatacji, rentuje się bardzo dobrze, gdyż amortyzacja jest długa i koszt na efektywny kilometr wypada po latach pracy mimo większego zużycia benzyny, niski. Silnik zbudowany jest tak jak maszyna do ciężkiej i długoletniej pracy a więc nie jest to filigranowy cud techniki, lecz prawdziwy wół roboczy.

O polskich samochodach ciężarowych i samochodach w Polsce montowanych napiszemy następnym razem.

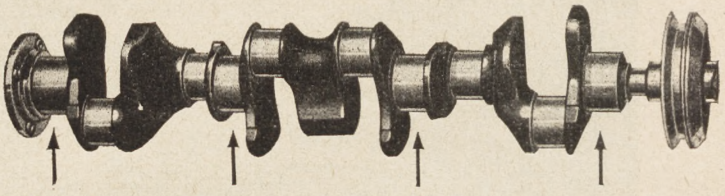
Jan Srzeniawa



Zastrzyk chłodnej wody na gniazda zaworowe.



Kierunek cyrkulacji wody w cylindrze.



Wał spoczywający na czterech panewkach głównych.

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.